

**АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ-22
«ЛЁГКИЕ И СВЕРХЛЁГКИЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА»**

Глава 1. Термины и определения

1. В настоящих правилах использованы термины, существующие в Воздушном кодексе Кыргызской Республики (2015г.). В тех случаях, когда в настоящих правилах употребляются нижеследующие термины, они имеют следующие значения:

Автожир. Летательный аппарат (ЛА) тяжелее воздуха, который поддерживается в полете за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, свободно вращающимися вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

Аэростат. Летательный аппарат легче воздуха, не приводимый в движение силовой установкой.

Вертолет. Летательный аппарат тяжелее воздуха, который поддерживается в полете главным образом за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

Винтокрыл. Летательный аппарат тяжелее воздуха, приводимый в движение силовой установкой и поддерживаемый в полете за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами.

Воздушное судно; летательный аппарат. Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет реакции воздуха, отличной от реакции воздуха с земной поверхностью. (См. классификацию воздушных судов в таблице 1 АПКР-7).

Видимость. Видимость для авиационных целей представляет собой величину, превышающую:

а) наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать черный объект приемлемых размеров, расположенный вблизи земли, при его наблюдении на светлом фоне;

б) наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать огни силой света примерно в 1000 кандел на неосвещенном фоне.

Примечание. Эти два расстояния имеют различные значения в воздухе с заданным коэффициентом поглощения, причем последнее (б) зависит от освещенности фона. Первое (а) характеризуется метеорологической оптической дальностью видимости.

Видимость в полете. Видимость из кабины пилота воздушного судна в направлении полета.

Видимость у земли. Видимость на аэродроме, сообщаемая уполномоченным наблюдателем или автоматическими системами.

Визуальные метеорологические условия. Метеоусловия,

выраженные в величинах дальности видимости, расстояний до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их.

Воздушное движение. Все воздушные суда, находящиеся в полете или движущиеся по площади маневрирования аэродрома.

Высота нижней границы облаков. Расстояние по вертикали между поверхностью суши или воды и нижней границей самого нижнего слоя облаков, находящихся ниже 6000 метров и закрывающих более половины неба.

Государство регистрации. Государство, в реестр которого занесено воздушное судно.

Государственный реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики. Административный документ ОГА, в который заносятся сведения о регистрируемом ВС.

Дельтаплан. Летательный аппарат тяжелее воздуха с эластичной поверхностью на жестком каркасе, с балансирной системой управления, не приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого создается в основном за счет аэродинамической реакции на эластичной поверхности подвижной в полете.

Дирижабль. Летательный аппарат легче воздуха, приводимый в движение силовой установкой.

Дистанционно пилотируемое воздушное судно (ДПВС). Беспилотное воздушное судно, пилотируемое с пункта дистанционного пилотирования.

Сертификат типа единичного экземпляра воздушного судна (СТ ЕЭВС). Документ, выдаваемый государством разработчика или изготовителя ЛА, произведённый в единичном экземпляре, как правило, в количестве от одного до 10-ти единиц, и не выпускаемый массово (серийно).

Единичный экземпляр воздушного судна (ЕЭВС). ЛВС/СВС не имеющий и не имевший сертификата типа, не производимый ранее и в настоящее время серийно, изготовленный в количестве 1 - 3 экземпляров и имеющий сертификат ЕЭВС.

Жесткокрыл. Дельтаплан с управлением по крену с помощью элеронов и перемещением веса пилота, а также имеющий закрылок.

Запретная зона. Воздушное пространство установленных размеров над территорией государства или территориальными водами государства, в пределах которого полеты воздушных судов запрещены.

Заявитель. Физическое или юридическое лицо, обратившееся в ОГА для получения любого документа, выдаваемого в соответствии с настоящими Правилами.

Квалификационная (профессиональная) проверка. Демонстрация умения и навыков, необходимые для продления или возобновления квалификационного допуска, включающая устный экзамен, в рамках действующих авиационных правил и РЛЭ ЛА.

Квалификационная отметка. Запись, сделанная полномочным органом гражданской авиации Кыргызской Республики в свидетельстве авиационного персонала или имеющая к нему отношение и являющаяся его частью, в которой указываются особые условия, права или ограничения, относящиеся к этому свидетельству.

Командир воздушного судна. Пилот, назначенный эксплуатантом или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасность выполнения полёта.

Комиссия по проведению оценки технического состояния воздушного судна. Комиссия, организованное ОГА, которая проводит техническую оценку соответствия ЛВС/СВС и его эксплуатационной документации требованиям норм лётной годности.

Коммерческая воздушная перевозка. Полёт воздушного судна для перевозки пассажиров, грузов или почты за плату или по найму.

Летательный аппарат легче воздуха. Любой летательный аппарат, который удерживается в воздухе в основном за счет своей аэростатической подъемной силы.

Летательный аппарат тяжелее воздуха. Любой летательный аппарат, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических сил.

Летная годность воздушного судна. Комплексная характеристика состояния воздушного судна, включая состояние всех составных частей, при котором они соответствуют их утверждённой конструкции и условиям их безопасной эксплуатации.

Мотодельтаплан. Летательный аппарат тяжелее воздуха с эластичной поверхностью на жестком каркасе, с балансирной системой управления, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого создается в основном за счет аэродинамической реакции на эластичной поверхности подвижной в полете.

Нормы лётной годности ЛВС/СВС. Документы, содержащие установленные требования к лётной годности ЛВС/СВС, их двигателям, воздушным винтам, направленные на обеспечение безопасности полётов.

Огнеупорный материал. Материал, способный выдерживать нагрев так же, как сталь, или лучше, при условии, что размеры в обоих случаях соответствуют конкретному назначению.

Орнитоптер. Воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с его плоскостями, которым придается маховое движение.

Опасные грузы. Изделия или вещества, которые способны создавать угрозу здоровью, безопасности, имуществу или окружающей среде при перемещении по воздуху. (Перечень опасных грузов, приведён в Технических инструкциях и которые классифицируются в соответствии с этими Инструкциями).

Опасная зона. Воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого в определенные периоды времени может осуществляться деятельность, представляющая опасность для полетов воздушных судов.

Обслуживание воздушного движения. Общий термин, означающий в соответствующих случаях полётно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, консультативное обслуживание воздушного движения, диспетчерское обслуживания воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание).

Параплан. Летательный аппарат тяжелее воздуха с эластичной поверхностью без жесткого каркаса, аэродинамическая форма и подъемная сила которого создается за счет обдува эластичной поверхности встречным воздухом.

Планер. Летательный аппарат тяжелее воздуха, не приводимый в движение силовой установкой, подъемная сила которого создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

План полёта. Определённые сведения о намеченном полёте или части полёта воздушного судна, представляемые органам ОВД.

Площадка для взлета и посадки ЛВС/СВС. Это любой участок земной или водной поверхности, или поверхность строения, выбранный Пользователем под его ответственность, для выполнения взлета и/или посадки ЛВС/СВС в соответствии с их летно-техническими характеристиками.

Поддержание лётной годности ЛВС/СВС. Комплекс мер, посредством которых обеспечивается соответствие воздушного судна,

двигателя, воздушного винта или части, действующим требованиям к лётной годности и их поддержание в состоянии, необходимом для безопасной эксплуатации на протяжении эксплуатационного срока службы.

Полёт воздушного судна авиации общего назначения. Полёт воздушного судна, кроме коммерческой воздушной перевозки или полёта, связанного с выполнением авиационных специальных работ без вознаграждения (без оплаты).

Полёт лёгких и сверхлёгких воздушных судов в коммерческих целях. Полёт воздушного судна, с целью воздушной перевозки, оказания каких-либо видов авиационных специальных работ (услуг) за вознаграждение (оплату).

Пользователь ЛВС/СВС. Это квалифицированный пилот, ответственный за его безопасную эксплуатацию ЛА на земле и в воздухе и обладающий правом пользования им.

Приборные метеорологические условия. Метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояние до облаков и высоты нижней границы облаков. Эти величины меньше минимумов, установленных для визуальных метеорологических условий.

Пригодный для выполнения полётов ЛВС/СВС. Состояние воздушного судна, двигателя, воздушного винта или части, при котором они соответствуют их утверждённой конструкции и способны обеспечивать безопасную эксплуатацию.

Программа технического обслуживания ЛВС/СВС. Документ, содержащий описание конкретных планов работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех воздушных судов, которых он касается.

Психоактивные вещества. Алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, другие психостимуляторы, галлюциногены и летучие растворители (табак и кофеин - исключены).

Радиотелефония. Вид радиосвязи, предназначенный главным образом для обмена информацией в речевой форме.

Разработчик и/или производитель ЛВС/СВС. Это организация (предприятие, учреждение) или иное юридическое лицо, осуществляющее разработку и/или производство авиационной техники и имеющее соответствующее разрешение, полученное в установленном порядке.

Ремонт. Восстановление лётной годности ЛА после его повреждения или износа для обеспечения дальнейшего соответствия ЛА требованиям к

конструированию, предусмотренным соответствующими нормами лётной годности, которые использовались для выдачи сертификата типа (СТ) или ЕЭВС соответствующему типу воздушного судна.

Сборник аэронавигационной информации. Используется пилотами и органами обслуживания воздушного движения для осуществления безопасного полёта во всем мире, а также требованиям по организации воздушного движения, таможенному, пограничному и санитарному контролю и административных правил каждого аэропорта и районного центра.

СВС построенные из «кит-набора». Это любые СВС собранные владельцем или специалистами под патронажем собственника из наборов, выпускаемых авиационной промышленностью или иными сертифицированными предприятиями.

СВС/ЛВС самостоятельно восстановленные (отремонтированные), ранее серийно (не серийно) производившиеся («Ретро»). Это СВС/ЛВС, снятые с производства или с эксплуатации в гражданской, государственной авиации и которые используются в дальнейшем только в личных целях.

Сертификат лётной годности. Документ, выдаваемый государством регистрации ВС, и подтверждающий, что данное воздушное судно отвечает требованиям к конструированию, предусмотренным соответствующими нормами лётной годности и пригодность к полётам.

Сертификат эксплуатанта. Документ, выдаваемый государством эксплуатанта ВС, разрешающий эксплуатанту выполнять определенные коммерческие полёты.

Собственник лёгкого/сверхлёгкого воздушного судна. Это физическое или юридическое лицо, которое обладает правом собственности на данное воздушное судно.

Соответствующий полномочный орган ОВД, Полномочный орган, назначенный государством, на которого возложена ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в пределах данного воздушного пространства.

Тип воздушного судна. Все воздушные суда одной и той же принципиальной конструкции, в том числе все их модификации, за исключением тех, которые приводят к изменению пилотажных или лётных характеристик или изменениям в составе лётного экипажа.

Фигурный полет. Преднамеренно выполняемые воздушным судном маневры, характеризующиеся резким изменением его пространственного положения, необычным пространственным положением или необычным изменением скорости. К фигурным полетам относятся полеты с выполнением

фигур сложного и высшего пилотажа.

Эксплуатант воздушного транспорта. Юридическое лицо, зарегистрированное на территории Кыргызской Республики, сертифицированное уполномоченным органом гражданской авиации, обеспечивающее эксплуатацию ЛВС/СВС и предлагающее свои услуги в этой области.

Глава 2. Принятые сокращения

2. АОН – авиация общего назначения

АПКР – Авиационные правила Кыргызской Республики

ВК КР – Воздушный Кодекс Кыргызской Республики

ВМУ – визуальные метеорологические условия

ВНГ – высота нижней границы облаков

ВС – воздушное судно

ВТ – воздушный транспорт

ГКК – государственная квалификационная комиссия

ГКНБ – Государственный Комитет Национальной Безопасности

ГЦ – главный центр

ЕЭВС – единичный экземпляр воздушного судна

ИКАО – международной организацией гражданской авиации

ИНН – идентификационный номер налогоплательщика

ИПП – инструкция по производству полётов

ИТП – инженерно-технический персонал

КВР – контрольно-восстановительные работы

КВС – командир воздушного судна

КПК – курсы повышения квалификации

ЛА – летательный аппарат

ЛВС – лёгкое воздушное судно

ЛТХ – летно-технические характеристики

МДВ – метеорологическая дальность видимости

ОВД – обслуживание воздушного движения

ОГА – орган гражданской авиации (уполномочен Правительством Кыргызской Республики по регулированию и надзору в области гражданской авиации)

ОПЛГ – отдел поддержания лётной годности

ПВП – правила визуальных полетов

ППП – правила полетов по приборам

ПМУ – приборные метеорологические условия

РЛЭ – руководство по лётной эксплуатации ВС
СВС – сверхлёгкое воздушное судно
СМУ – стандартные метеоусловия
СЛГ – сертификат лётной годности
СТ – сертификат типа
СЭ – сертификат эксплуатанта
ТНВ – температура наружного воздуха
ФИО – фамилия, имя, отчество
ЭС – эксплуатационные спецификации
AIP (Aeronautical Information Publication) – сборник авиационной информации (САИ)
AS (Aircraft Specification) – спецификация воздушного судна
GPS (Global Positioning System), система глобального позиционирования – спутниковая система навигации, обеспечивающая измерение расстояния, времени и определяющая местоположение во всемирной системе координат.
NOTAM (Notice To AirMen, NOTAM) – оперативно распространяемая информация (извещения) об изменениях в правилах проведения и обеспечения полётов
ELT (Emergency Locator Transmitter) – аварийный приводной передатчик

Глава 3. Общие положения

§1. Цели и задачи

3. Уполномоченным государственным органом по вопросам регулирования и контроля в области применения ЛВС и СВС является Орган гражданской авиации (далее по тексту – ОГА) Кыргызской Республики. Одним из основных функций и обязанностей ОГА являются:

- 1) принятие мер по обеспечению безопасности полётов ЛВС/СВС;
- 2) регулирование и контроль над использованием ЛВС/СВС путём их регистрации, выдачи сертификата лётной годности и разрешений на выполнение специальных работ;
 - в) регулирование порядка использования воздушного пространства Кыргызской Республики собственниками/пользователями лёгких и сверхлёгких ВС;
 - г) выдача свидетельств пилота СВС, техника/инженера ЛВС/СВС или признания Свидетельств специалистов ГА, выданных другим государством;
 - д) разработка нормативно-правовых актов в области ГА.

Орган ГА Кыргызской Республики может делегировать часть своих функций в сфере сертификации СВС/ЛВС, подготовки авиационного персонала СВС/ЛВС, некоммерческой, общественной организации, которая объединяет пользователей СВС / ЛВС и имеет квалифицированный авиационный персонал.

2. Ответственность за обеспечение безопасности полётов ЛВС и СВС несет пользователь или командир воздушного судна (ст. 84 ВК КР).

4. Непосредственное обеспечение авиационной безопасности, защита жизни и здоровья пользователей и лиц, перевозимых на ЛВС/СВС, равно как и защита самих ЛВС/СВС от актов незаконного вмешательства возлагается на собственников и пользователей летательных аппаратов.

5. Собственник/пользователь ЛВС/СВС авиации общего назначения обязан обеспечить страхование ответственности по возмещению убытков перед третьими лицами.

Примечание. Под третьими лицами понимаются, физические и юридические лица, их движимое и недвижимое имущество, расположенное на земле, а также воздушные суда, находящиеся на земле и в полете, и лица, находящиеся на борту этих воздушных судов.

§2. Применимость

6. Настоящие Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-22. Лёгкие и сверхлёгкие воздушные суда» (далее по тексту – Правила) регламентируют порядок использования лёгких и сверхлёгких воздушных судов, как авиацию общего назначения, так и авиацию, используемую в коммерческих целях.

7. Настоящие правила распространяются на деятельность ЛВС/СВС выполняющих полёты внутри страны, и разрешает выполнение полётов только над территорией Кыргызской Республики.

8. Полёты ЛВС/СВС авиации общего назначения за пределами Кыргызской Республики регулируются авиационными правилами Кыргызской Республики АПКР-6 часть II «Международная авиация общего назначения. Самолеты. Эксплуатация воздушных судов» и АПКР-6 часть III «Эксплуатация воздушных судов. Вертолеты». АПКР-6 «Эксплуатация воздушных судов», часть II «Международная авиация общего назначения».

Глава 4. Порядок регистрации ЛВС/СВС

§1. Общая часть

9. ЛВС/СВС, не выполняет полеты в Кыргызской Республике, если оно не внесено в реестр гражданских воздушных судов (ГВС) Кыргызской Республики или не зарегистрировано в другом государстве, согласно действующим международным нормам ИКАО.

8. Реестр ГВС Кыргызской Республики ведёт ОГА как в электронном, так и в бумажном формате.

9. Факт регистрации ЛВС/СВС в реестре ГВС не является актом регистрации прав собственности на них и сделок с ними.

11. Реестр ЛВС и СВС Кыргызской Республики является дополнительной частью Государственного реестра гражданских воздушных судов Кыргызской Республики и ведётся Органом гражданской авиации Кыргызской Республики на электронном и бумажном носителях.

10. Собственник/пользователь уведомляет ОГА Кыргызская Республика о любой передаче прав собственности на ЛВС/СВС, зарегистрированное в Кыргызской Республике, а также, о случаях разрушения данного ЛВС/СВС или о снятии его с эксплуатации или о передаче его в реестр воздушных судов другого государства.

§2. Регистрация ЛВС/СВС

11. Для регистрации ЛВС/СВС заявитель (собственник или пользователь) предоставляет в ОГА, следующие документы:

1) заявление по форме, указанной в Приложения 1 настоящих правил;

2) документ, подтверждающий право собственности на данный ЛА с актом о приёме-передаче ЛА или договор аренды, в соответствии с которым пользователь обладает правом распоряжения данным ЛА (в случае, когда пользователь не является собственником данного ЛА);

3) личные данные заявителя физического или юридического лица (Ф.И.О., паспортные данные, ИНН, фактический адрес проживания, контактные данные);

Примечание. Оригиналы предоставленных документов по п. 11 (б) и (в) после оформления регистрации (учёта) ЛА возвращаются заявителю;

4) сертификат типа ВС или сертификат типа единичного экземпляра ВС с картой данных (при наличии);

5) документ, подтверждающий факт исключения данного ЛА из реестра ВС другого государства (если применимо);

б) Свидетельство о регистрации ВС, действующий сертификат лётной годности или экспортный сертификат лётной годности ЛА, выданный

авиационной администрацией другого государства (если применимо). В случае их отсутствия - Акт оценки технического состояния ЛА, по форме, приведенной в Приложении 2 настоящих правил;

7) заполненную форму AS (если применимо). Форма приведена в Приложении 3 настоящих правил.

12. Форма Свидетельства о регистрации ВС приведена в Приложении 4 настоящих правил.

13. В Свидетельстве о регистрации ВС указывается регистрационный номер ЛА, который одновременно может служить радиопозывным пользователем.

14. Все сведения о ЛА при его регистрации (выдача Свидетельства о регистрации) или снятие с регистрации ЛА (выдача Свидетельства о снятии с регистрации), равно как и о его пользователе/собственнике заносятся в базу данных ОГА.

15. Срок рассмотрения заявления о регистрации ЛА составляет 14 (четырнадцати) рабочих дней, со дня регистрации заявки ОГА.

16. В случае отказа в регистрации ЛА заявителю направляется письменное уведомление с указанием причины отказа.

17. Решение об отказе в регистрации ЛА принимается в случае выявления несоответствия поданных документов установленным требованиям, а также обнаружения недостоверной информации.

18. Заявитель может обжаловать решение об отказе в регистрации ЛА в течение 30 календарных дней с момента регистрации отказа ОГА. Решение ОГА неопротестованный в указанный срок остается окончательным.

19. Документы, послужившие основанием для регистрации ЛА или снятия с регистрации ЛА и копии, выданных документов хранятся в ОГА в течение всего срока их эксплуатации и пяти лет после снятия с регистрации.

§3. Регистрационные знаки воздушных судов

20. Каждому ЛА внесённому в реестр ГВС Кыргызской Республики присваивается государственный (национальные) знак, состоящий из сочетания двух латинских букв «ЕХ» и свидетельствующий о том, что сведения о данном ВС занесены в реестр ГВС Кыргызской Республики. Данные префиксы (коды) присваиваются конкретному государству Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и международной электросвязью и публикуются в виде Дополнения к Приложению 7 Международной конвенции о гражданской авиации.

21. Регистрационный знак состоит из пяти знаков:

- два первых, обозначенные арабскими цифрами, имеют общее обозначение «77» – присваиваются ЛА с максимальной сертифицированной взлётной массой менее 750 килограммов;

- два первых, обозначенные арабскими цифрами, имеют общее обозначение «88» – присваиваются ЛА с максимальной сертифицированной взлётной массой от 750 килограммов и до 5700 килограммов, включая вертолёт с максимальной сертифицированной взлётной массой менее 3175 килограммов;

- три последних знака, обозначенные арабскими цифрами – означают порядковый номер в Реестре ГВС Кыргызской Республики, присваиваемый ОГА, как правило, по нарастающей прогрессии.

22. Места нанесения государственных и регистрационных знаков на ЛА и их размеры указаны в соответствующем разделе АПКР-7 «Регистрация гражданских воздушных судов». Если в конструкции ЛА отсутствуют части, имеющие достаточный размер для нанесения на них знаков, указанных в АПКР-7, то они могут отличаться и должны быть такими, чтобы обеспечивалось быстрое опознавание ЛА: чётко различимы и хорошо видимы в течение всего времени эксплуатации ЛА.

23. В случае отсутствия возможности нанесения государственного и регистрационного опознавательных знаков на элементы конструкции ЛА (легко повреждаемые тканевые поверхности, недостаточные размеры крыльев, фюзеляжа и/или их отсутствие и т.п.), то они не наносятся. В таких случаях, летательный аппарат идентифицируется по опознавательной табличке.

24. Воздушные судна имеют опознавательную табличку, на которой нанесены тип (модель) ЛА, серийный (заводской) номер ЛА, национальные и регистрационные знаки. Табличка изготавливается из огнеупорного материала и прикрепляется к воздушному судну на видном месте в районе главного входа или на видном месте основного элемента конструкции (полезной нагрузки).

§4. Окраска ЛА

25. ЛА могут иметь различную окраску. Однако при этом следует иметь в виду следующее:

а) не разрешается наносить на ЛА опознавательные знаки другого государства;

б) все эксплуатационно-технические надписи и знаки изготовителя должны быть сохранены, видимы и читаемы. Внешняя раскраска ЛА не должна препятствовать нормальной лётной и технической эксплуатации;

в) раскраска ЛА должна соответствовать общепринятым нормам морали.

§5. Замена Свидетельства о регистрации ЛА

26. Замена Свидетельства о регистрации ЛА осуществляется на основании заявления, представленной по форме, указанной в Приложении 1 настоящих правил, в следующих случаях:

- 1) изменения собственника ЛА и/или его названия и/или его адреса;
- 2) изменения пользователя ЛА и/или его названия и/или его адреса;
- 3) изменения категории ЛА или типа (установка нового двигателя, крыла, воздушного винта и т.п.);
- 4) утери или порчи.

27. В случае порчи или утери Свидетельства о регистрации ЛВС/СВС выдается дубликат, в случае предоставления документов, подтверждающие выполнение формальностей относительно опубликования, требуемых при утере официальных документов.

§6. Снятие с регистрации ЛА

28. Сведения о ЛА исключаются из реестра ОГА по заявлению собственника или пользователя, в следующих случаях:

- 1) списание или снятие с эксплуатации ЛА;
- 2) если воздушное судно пришло в негодность или полностью разрушено;
- 3) если ЛА пропало без вести и поиски прекращены;
- 4) нарушение порядка регистрации ЛА;
- 5) по решению суда или ОГА.

29. Заявление об исключение сведений о ЛА с регистрации рассматривается в течение 14 (четырнадцати) рабочих дней с момента (даты) регистрации заявления в ОГА.

30. Форма заявления приведена в Приложении 6 к настоящим правилам.

31. На основании заявления, ОГА вносит запись о снятии с регистрации ЛА и выдаёт Свидетельство о снятии с регистрации ЛА, по форме, указанной в Приложение 7 настоящих правил.

32. Свидетельство о снятии с регистрации сведений о ЛА фиксируется датой, скрепляется подписью с расшифровкой подписи уполномоченного лица ОГА и заверяется печатью.

Глава 5. Техническое обслуживание ЛВС/СВС

§1. Обязанности собственника/пользователя, связанные с техническим обслуживанием

33. Собственник или пользователь ЛВС/СВС принимает меры к тому, чтобы ЛВС/СВС поддерживался в исправном состоянии.

34. К полётам допускаются только исправные ВС, имеющие достаточный ресурс и срок службы для выполнения конкретного полёта, отвечающие техническим условиям, прошедшие установленную соответствующими документами проверку и подготовку.

35. Воздушное судно считается исправным при условии, что:

1) планер, двигатели и комплектующие изделия имеют остаток ресурса и срока службы, полностью укомплектованы согласно РЛЭ;

2) на судне выполнено очередное техническое обслуживание, предусмотренное Программой ТО, устранены неисправности и их последствия;

3) оформлена соответствующая техническая документация, исправность судна подтверждена подписями соответствующих ответственных лиц.

35. Собственник или пользователь не эксплуатирует ЛВС/СВС, если его техническое обслуживание не выполнено и соответствующее свидетельство о допуске к эксплуатации не оформлено по форме, приемлемой для ОГА.

35. В том случае, когда свидетельство о техническом обслуживании не выдается утвержденной организацией по техническому обслуживанию ВС в соответствии с частью I АПКР-6, то, лицо, подписывающее свидетельство о техническом обслуживании, получает на это право на основании пройденных обучений в соответствии с требованиями АПКР-1.

36. Собственник или пользователь обеспечивает и несёт ответственность за проведение своевременного, полного и качественного технического обслуживания ЛВС/СВС в соответствии с Программой технического обслуживания ВС, утверждённой в ОГА.

§2. Регистрируемые данные о техническом обслуживании

37. Собственник или пользователь ЛВС/СВС обеспечивает ведение записей в течение эксплуатации всего периода эксплуатации и последующее их хранение о техническом обслуживании ВС и как минимум в течение одного года после прекращения эксплуатации, следующих регистрируемых данных:

1) общего времени эксплуатации (циклы, налёт часов, количество взлётов/посадок, календарное время) ЛВС/СВС и всех агрегатов с ограниченными ресурсами и сроков службы;

2) текущих сведений о соблюдении всей действующей обязательной информации о сохранении летной годности;

3) соответствующих подробных данных о модификациях и ремонтах;

4) времени эксплуатации (циклы, налёт часов, количество взлётов/посадок, календарное время) после последнего капитального ремонта ЛВС/СВС или его агрегатов с соблюдением обязательного межремонтного срока службы;

5) текущих сведений о соблюдении Программы технического обслуживания ВС.

38. В случае смены собственника или арендатора (пользователя) регистрируемые данные предоставляются новому собственнику или арендатору (пользователю) безвозмездно.

§3. Свидетельство о техническом обслуживании ЛА

39. Свидетельство о техническом обслуживании ЛА оформляется и подписывается для подтверждения того, что работы по техническому обслуживанию ЛА выполнены удовлетворительно, в полном объеме, качественно и в срок в соответствии с эксплуатационной документацией.

40. Свидетельство о техническом обслуживании содержит следующие подтверждающие данные:

1) основные сведения о ЛА и выполненном техническом обслуживании;

2) ссылку на документ, в соответствии с которым выполнено ТО и дату завершения такого технического обслуживания;

3) данные об утвержденной организации по техническому обслуживанию ВС выполнившей ТО (если применимо);

4) данные об уполномоченном лице или лицах, подписавших свидетельство о техническом обслуживании.

Глава 6. Лётная годность ЛВС/СВС

41. Сертификат типа воздушного судна или сертификат типа единичного экземпляра ЛВС/СВС, выданный государством разработчика или государством изготовителя признаются ОГА без дополнительных процедур.

42. Сертификат летной годности ЛВС/СВС выдается ОГА сроком на 3 года с возможностью ежегодного продления, в соответствии с утвержденными процедурами ОГА.

43. Форма СЛГ приведена в Приложении 5 настоящих правил.

44. Отдельные экземпляры СВС и самодельные СВС могут не иметь СТ ЕЭВС, то в этом случае, должен быть другой эквивалентный документ.

45. Другим документом, эквивалентным СТ ЕЭВС может быть заключение о летной годности ЛА, оформленная ОГА в виде Акта оценки технического состояния ВС.

46. Акт оценки технического состояния ЛВС/СВС составляется технической комиссией, организованной ОГА. По результатам его работы и проверки технического состояния определяется годности ЛВС/СВС к полётам.

47. В состав технической комиссии включаются квалифицированный инженерно-технический персонал и пилоты, имеющие практический опыт работы на данном типе/виде ВС. Допускается привлекать к работе комиссии специалистов авиапредприятий или самих пользователей/собственников.

48. Положительное заключение комиссии в Акте оценки технического состояния ЛВС/СВС является основанием для оформления и выдачи СЛГ на данное ВС.

49. В случаях, когда пользователь самостоятельно осуществляет техническое обслуживание ЛВС/СВС, то, Акт оценки технического состояния ЛВС/СВС подписывается им самим, который несет за это ответственность. В таком случае, данное лицо должен иметь Свидетельство пилота ЛВС/СВС с допуском к техническому обслуживанию данного типа ЛВС/СВС.

50. Полеты ЛВС/СВС без СЛГ запрещены, за исключением полетов, связанных с летными испытаниями, в том числе, облеты ЛА после сборки, ремонта, регламентных работ и т.п.

51. Пригодность к полетам отдельных экземпляров СВС определяется после каждой сборки конструкции и технического обслуживания самим пользователем самостоятельно, после которого составляется Акт о техническом состоянии с выводом о пригодности к полетам. В этом случае, всю ответственность за исправность и безопасную эксплуатацию данного экземпляра СВС несёт данное лицо.

52. Ответственность за поддержания лётной годности ЛВС/СВС несёт пользователь/собственник.

53. Осмотр, проверка технического состояния и текущий ремонт ЛВС/СВС могут быть выполнены согласно РТЭ ЛВС/СВС пользователем, при наличии соответствующей подготовки или лицом (лицами), имеющим соответствующую квалификацию. В этом случае, всю ответственность за

исправность ЛВС/СВС несут данные лица.

54. Инспектирование и надзор за эксплуатацией ЛВС/СВС, ведение эксплуатационно-технической документации и соблюдение безопасности полётов проводится ОГА, согласно графика проверок, составляемый ежегодно.

55. Полеты на ЛА собранных из «кит-набора» выполняется после их регистрации и выдачи СЛГ или Акта оценки технического состояния воздушного судна.

55. Самодельные СВС выполняют полёты после их регистрации и выдачи заключения в Акте об оценке технического состояния ВС инспекторами ОГА.

56. Сборка конструкции ЛА из «кит-набора» выполняется квалифицированным специалистом, согласно документации разработчика или изготовителя ЛА или самим пользователем/собственником СВС, при наличии соответствующей подготовки. В этом случае, всю ответственность за его исправность и безопасную эксплуатацию таких СВС несут данные лица.

57. Техническое обслуживание СВС построенных из «кит-набора» осуществляется лицом(-ми), имеющим квалификацию в этой сфере или в утверждённых организациях (станциях) по техническому обслуживанию, согласно Программ технического обслуживания, утверждённой ОГА или пользователем/собственником самостоятельно, при наличии соответствующей подготовки. В этом случае, всю ответственность за исправность и безопасную эксплуатацию таких СВС несут данные лица.

58. Техническое обслуживание «самодельных» СВС осуществляется авторами (разработчиками) или изготовителями, по программам и технологиям авторов (разработчиков) или изготовителей, утверждённой в ОГА или лицом(-ми), имеющим квалификацию в этой сфере или в утверждённых организациях (станциях) по техническому обслуживанию, согласно Программ технического обслуживания, утверждённой ОГА или пользователем/собственником самостоятельно, при наличии соответствующей подготовки. В этом случае, всю ответственность за безопасную эксплуатацию таких СВС несут данные лица.

59. Полеты на «Ретро» ЛВС/СВС выполняет после их регистрации и получения СЛГ, пилотами, имеющими соответствующий квалификационный допуск.

60. Техническое обслуживание «Ретро» ЛВС/СВС осуществляется в соответствии с эксплуатационной документацией разработчика и изготовителя или держателя СТ или ЕЭВС пользователем самостоятельно, при наличии соответствующей подготовки или лицом, имеющим необходимую

квалификацию и опыт в этой сфере. В этом случае, всю ответственность за безопасную эксплуатацию таких СВС несут данные лица.

61. В тех случаях, когда СТ или ЕЭВС «Ретро» ЛВС/СВС не поддерживается держателем СТ или ЕЭВС, тогда, пользователь или собственник «Ретро» ЛВС/СВС пользуется эксплуатационной документацией или Программой ТО, сформированной пользователем/собственником и согласованной с ОГА Кыргызской Республики.

62. Процедура согласования в ОГА как минимум должна включать следующее:

- проверку конструкторской и эксплуатационной документации;
- проведение детального осмотра конструкции, узлов, агрегатов, систем и оборудования (включая применение инструментального контроля);
- проведение наземных и летных испытаний.

63. Лётная годность «Ретро» ЛВС/СВС выдаётся комиссией, организованной ОГА Кыргызской Республики по результатам оценки технической документации, проверки технического состояния и определения годности ЛВС/СВС к полётам.

Глава 7. Бортовые приборы, оборудование и полётная документация ЛВС/СВС

§1. Все полёты

64. Кроме оборудования, минимально необходимого для выполнения полёта, предусмотренного РЛЭ, на борту ЛВС/СВС при необходимости устанавливаются или находятся приборы, оборудование и полётная документация, в зависимости от используемого ЛВС/СВС и условий в которых должен выполняться полёт.

65. ЛВС/СВС оснащается приборами, которые позволяют лётному экипажу контролировать траекторию полёта, выполнять любые требуемые правилами манёвры и соблюдать эксплуатационные ограничения, касающиеся данного ЛВС/СВС, в ожидаемых условиях эксплуатации.

66. ЛВС/СВС выполняющие полёты в воздушном пространстве Кыргызской Республики класса А и С на борту имеют следующие приборы и оборудования:

- 1) комплект первой помощи, размещённый в легкодоступном месте;
- 2) переносные огнетушители такого типа, который не приводит при разрядке к опасной концентрации ядовитых газов в воздухе внутри ЛВС/СВС;
- 3) системой привязных ремней для экипажа и пассажиров;
- 4) одно ELT любого типа;

5) приёмометчик вторичной локации.

67. ЛВС/СВС, который должен выполнять полёт по ППП или ПВП, в контролируемом воздушном пространстве или ночью, оснащается связным радиооборудованием. Такое оборудование способно поддерживать двустороннюю связь с теми станциями и на частотах, а также приемлемым, навигационным оборудованием, которые предписывают соответствующие полномочные органы.

68. Все ЛВС и СВС, выполняющие полёты по ПВП, оснащаются:

1) средством измерения и отображения:

а) магнитного курса;

б) барометрической высоты;

в) приборной воздушной скорости;

2) средством измерения и отображения времени в часах, минутах и секундах или имеют его на борту.

§2. Гидросамолёты

69. Гидросамолёты при выполнении полётов имеют следующее оснащение:

1) по одному спасательному жилету или равноценному индивидуальному плавсредству на каждого, находящегося на борту человека, эти средства располагаются таким образом, чтобы они легко доставались с кресла или спального места;

2) один якорь;

3) один морской якорь (плавучий) в случае, когда он необходим для осуществления маневрирования.

§3. Полётная документация

70. На борту ЛВС/СВС должны быть следующие документы:

1) Свидетельство о регистрации ЛВС/СВС;

2) Сертификат лётной годности ЛВС;

3) действующее пилотское Свидетельство пользователя;

4) разрешение на использование бортовой радиостанций (при наличии);

5) бортовой журнал/technical log book;

6) РЛЭ соответствующего типа ВС;

7) действительные и надлежащие карты маршрута намеченного полёта и всех маршрутов, которые возможно, придётся воспользоваться в случае отклонений от маршрута (если применимо);

8) информация, касающаяся поисково-спасательных служб в районе,

над которым будет пролетать ВС (если применимо);

9) полис страхования ответственности перед третьими лицами.

Примечания: В случае выполнения пользователем коммерческих полётов, кроме полиса страхования ответственности перед третьими лицами (стороной) от эксплуатанта требуется полис страхования жизни членов экипажа, пассажиров, почты и груза.

Глава 8. Требования, предъявляемые для выдачи Свидетельства инженера/техника ЛВС/СВС

§1. Общие правила

71. Возраст. Кандидат не моложе 17 лет.

72. Знания. Кандидат имеет диплом об окончании профессионального среднего специального или высшего технического образования и продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства инженера/техника, и его обязанностям.

73. Опыт. Кандидат имеет следующий опыт по части осмотра, обслуживания и технической эксплуатации воздушных судов или их элементов, по крайней мере: один год, если кандидат успешно прошел подготовку по утвержденной программе;

74. Подготовка. Кандидату следует пройти курсы по подготовке специалистов на определённый тип ВС.

75. Умения. Кандидат продемонстрировал свою способность выполнять функции, предусмотренные предоставляемыми правами для инженера/техника.

§2. Годность по состоянию здоровья

76. Кандидат имеет медицинский документ, подтверждающий годность по состоянию здоровья.

§3. Права инженера/техника

77. Свидетельство инженера/техника дает его обладателю право удостоверить годность к эксплуатации воздушного судна или его частей после санкционированного ремонта, модификации или монтажа силовой установки, вспомогательных агрегатов, приборов и/или единиц оборудования и подписывать разрешение на эксплуатацию после осмотра, технического обслуживания.

78. Владелец свидетельства инженера/техника осуществляет права только в отношении тех воздушных судов, которые указаны в его свидетельстве или таких планеров, силовых установок, бортовых систем или элементов, которые указаны в его свидетельстве при условии:

1) владелец свидетельства знаком со всей необходимой информацией, касающейся технического обслуживания и летной годности определенного воздушного судна, на которое владелец свидетельства подписывает свидетельство о техническом обслуживании, или планера, силовой установки, бортовой системы или ее элемента, бортовой электронной системы или ее элемента, годность к эксплуатации которых владелец свидетельства удостоверяет;

2) за предшествующие 24 месяца владелец свидетельства имел опыт по осмотру, техническому обслуживанию воздушного судна или его компонентов.

§4. Ограничения по допускам инженеров/техников

79. ОГА Кыргызской Республики ограничивает количество квалификационных отметок, выдаваемых одному владельцу свидетельства для одновременного их применения, если работы, выполняемые с применением этих квалификационных отметок, являются сложными, и постоянное поддержание требуемого уровня знаний и умений является практически невозможным.

§5. Выдача свидетельств инженера/техника

80. Порядок выдачи, продления срока действия свидетельства ИТП и/или квалификационных отметок регулируются «АПКР-1. «Выдача свидетельств авиационному персоналу» процедурами ОГА.

81. Форма Свидетельства инженера/техника установленного образца приведена в Приложениях 9 и 10 к АПКР-1.

§6. Выдача вкладышей в свидетельство пилотов

82. В случае, когда пользователь сам обслуживает свое ВС самостоятельно, то допуск на право выполнения ТО на данный тип ЛВС/СВС оформляется пользователю в виде выдачи вкладыша в лицензию пилота пользователя.

83. Вкладыш на право выполнения ТО оформляется органом гражданской авиации Кыргызской Республики, согласно Приложению D к АПКР-1 и процедур ОГА.

84. Вкладыш на право выполнения технического обслуживания своих ЛВС/СВС может выдаваться пользователю на основе пройденных курсов подготовки в утверждённых учебных организациях.

Глава 9. Требования, предъявляемые для выдачи Свидетельства пилота ЛВС/СВС

§1. Общие правила, касающиеся Свидетельства пилота ЛВС

85. Выдача Свидетельства пилота ЛВС регулируются в соответствии с положениями п.п. 2.3, 2.4, 2.6 АПКР-1.

§2. Общие правила, касающиеся Свидетельства пилота СВС, допуск к полётом в качестве пилота СВС

86. Свидетельство пилота СВС, квалификационные и особые отметки выдаются авиационному персоналу в соответствии с требованиями настоящих правил. Образец Свидетельства пилота СВС приведен в Приложении 8 к данным Правилам.

87. К выполнению функций пилота СВС, зарегистрированного в Кыргызской Республике, допускается лицо, имеющее действительное Свидетельство, отвечающее требованиям настоящих Правил и соответствующее обязанностям, которые это лицо выполняет. Свидетельство выдаётся государством регистрации данного воздушного судна или любым другим государством, при условии прохождения им процедуры признания Свидетельства пилота.

88. Авиационный персонал, действия которого влияют на состояние безопасности на воздушном транспорте, допускается к авиационной деятельности при наличии Свидетельства авиационного персонала, квалификационных отметок и медицинского заключения, выданных в соответствии с требованиями Авиационных правил Кыргызской Республики.

89. Свидетельство пилота СВС выдаётся на ограниченный срок, не более 12 месяцев, лицу которое отвечает квалификационным и другим требованиям, предусмотренными Авиационными правилами Кыргызской Республики. При выполнении своих должностных обязанностей авиационный персонал должен иметь при себе действующее Свидетельство пилота СВС.

§3. Действительность Свидетельства пилота СВС

90. Владелец Свидетельства пилота СВС осуществляет права, предусмотренные данным Свидетельством или соответствующими квалификационными отметками лишь в том случае, если он сохраняет свою

квалификацию, а его опыт последнего времени отвечает требованиям, установленным настоящими Правилами и другими соответствующими Авиационными правилами Кыргызской Республики.

91. Требования к поддержанию уровня квалификации и предыдущему опыту кандидата при выдаче Свидетельств и квалификационных отметок пилотов, следует устанавливать на основе применения системного подхода к предотвращению авиационных происшествий, в рамках которого следует применять процесс оценки риска и проводить анализ выполняемых полётов, а также, данных об авиационных происшествиях и инцидентах, имеющих отношение к воздушным судам, эксплуатирующиеся в Кыргызской Республике.

92. ОГА предоставляет возможность другим Договаривающимся государствам установить действительность Свидетельства, выданного ОГА Кыргызской Республикой.

93. Поддержание уровня квалификации членов лётного экипажа, занятых в коммерческих воздушных перевозках, проводится путём проведения проверок квалификации, осуществляемых в соответствии с требованиями АПКР-6. Сведения о поддержании уровня квалификации регистрируются в документах эксплуатанта, в лётной книжке или в Свидетельстве члена лётного экипажа.

94. Члены лётного экипажа могут проходить проверку квалификации на воздушных судах и тренажёрах утверждённых ОГА Кыргызской Республикой.

§4. Ограниченная годность по состоянию здоровья

95. Кандидаты проходят медицинское освидетельствование в специализированных авиационных медицинских учреждениях, сертифицированных ОГА.

95. Медицинское заключение действительно от даты медицинского освидетельствования в течение периода, указанного в медицинском заключении.

96. Кандидат имеет действующее медицинское заключение:

а) второго класса, сроком до 60 месяцев для пилотов СВС выполняющих коммерческие полеты.

б) медицинское заключение в объеме требований для водителей автотранспорта, для пилотов СВС АОН (не коммерческие полеты).

97. Срок действия медицинского заключения может быть сокращено по клиническим показаниям.

98. Когда обладателями Свидетельства пилота СВС (самолёт, вертолёт

и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы), являются лица старше 40 лет, срок действия медицинского заключения сокращается до 24 месяцев.

99. Когда обладателями Свидетельства пилота СВС (самолёт, вертолёт и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы), являются лица старше 50 лет, срок действия медицинского заключения сократить до 12 мес.

Примечание. Сроки действия, указанные выше, основаны на возрасте кандидата во время прохождения медицинского освидетельствования.

100. Обладатели Свидетельств перестают пользоваться правами, предусмотренными Свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, когда они узнают об ухудшении состояния здоровья, что могло бы помешать им безопасно и надлежащим образом осуществлять эти права.

101. Членам врачебной комиссии следует предоставлять обладателям Свидетельств конкретные инструкции относительно заболеваний, которые могут иметь отношение к безопасности полётов, а также порядка получения разъяснений или указаний от членов врачебной комиссии или полномочного органа по выдаче Свидетельств.

Примечание. Инструктивный материал о физическом и психическом состоянии и лечении, которые имеют отношение к безопасности полётов, и которые следует довести до сведения полномочного органа по выдаче Свидетельств, содержится в Документе ИКАО "Руководство по авиационной медицине" (Дос 8984).

102. ОГА следует гарантировать, насколько это возможно, что обладатели Свидетельств не будут пользоваться правами, предусмотренными Свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, в тот период, когда их годность по состоянию здоровья, независимо от причин, оказалась ограниченной настолько, что это препятствовало бы выдаче им или продлению медицинского заключения.

§5. Употребление психоактивных веществ

103. Обладатели Свидетельств не осуществляют прав, предоставляемых их Свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, находясь под воздействием любого психоактивного вещества, которое может сделать их неспособными осуществлять эти права безопасным и надлежащим образом.

104. Обладатели Свидетельств не занимаются каким-либо связанным с риском употреблением психоактивных веществ.

105. ОГА следует обеспечивать, насколько это практически возможно, чтобы все обладатели Свидетельств, которые занимаются каким-либо связанным с риском употреблением психоактивных веществ, были выявлены и освобождены от выполнения важных для безопасности полётов функций. Возврат к выполнению важных для безопасности полётов функций может рассматриваться после прохождения успешного лечения или, если никакого лечения не требуется, после прекращения связанного с риском употребления психоактивных веществ и установления того, что продолжение исполнения данным лицом конкретной функции вряд ли будет представлять угрозу для безопасности полётов.

**§6. Общие требования, предъявляемые при выдаче
Свидетельства СВС на такие виды воздушных судов, как самолёт,
вертолёт, воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы,
автожир и мотодельтаплан.**

106. Возраст кандидата не моложе 17 лет.

107. Кандидат прошёл соответствующую программу подготовки и продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю Свидетельства пилота, и соответствует виду воздушных судов, который предполагается включить в Свидетельство, по крайней мере, в следующих областях:

1) Воздушное право:

а) Воздушный кодекс Кыргызской Республики, Авиационные Правила Кыргызской Республики, Положение об использовании воздушного пространства (ИВП) и Инструкция по применению Положения об ИВП, Документы ИКАО.

б) правила и положения, касающиеся обладателя Свидетельства пилота СВС; правила полётов; порядок установки высотомера; соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;

в) принципы эксплуатации и работы силовых установок, систем и приборного оборудования;

г) эксплуатационные ограничения соответствующих видов воздушных судов и силовых установок; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по лётной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;

д) для вертолётов и воздушных судов с системой увеличения подъёмной силы: трансмиссия (силовой привод), где это применимо.

2) Лётные характеристики и планирование:

а) влияние загрузки и распределения массы на лётные характеристики;

расчёты массы и центровки;

б) использование и практическое применение параметров взлётных, посадочных и других характеристик;

в) предполётное планирование и планирование полёта по маршруту при выполнении полётов по ПВП на частных воздушных судах; подготовка и заполнение планов полёта ОВД; соответствующие правила обслуживания воздушного движения; порядок донесений о местоположении; порядок установки высотомера; выполнение полётов в районах с интенсивным движением;

3) Возможности человека

а) возможности человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

4) Метеорология

а) применение основ авиационной метеорологии и правил получения и использования метеорологической информации; измерение высоты; опасные метеорологические условия;

5) Навигация

а) практические аспекты аэронавигации и методы счисления пути; пользование аэронавигационными картами;

б) Эксплуатационные правила

а) применение методов контроля факторов угрозы и ошибок в эксплуатационной обстановке;

б) порядок установки высотомера;

в) использование аэронавигационной документации, такой как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения;

г) соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полёта явлений;

д) в случае вертолётов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъёмной силы: проваливание при работающих двигателях, земной резонанс, срыв на отстающей лопасти, динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; правила обеспечения безопасности при полётах в ВМУ;

7) Основы полёта

а) основы полёта;

8) Радиотелефония

а) правила ведения связи и фразеология применительно к полётам по ПВП;

б) действия при отказе связи.

108. Умения.

Кандидат способен демонстрировать умение выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида полёты и манёвры, со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым обладателю Свидетельства пилота СВС, а также умение:

- 1) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;
- 2) управлять воздушным судном в пределах его ограничений;
- 3) плавно и точно выполнять все манёвры;
- 4) правильно оценивать обстановку и осуществлять постоянный контроль и наблюдение в полёте;
- 5) применять знания в области аэронавигации;
- 6) постоянно осуществлять управление воздушным судном, таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полёта или манёвра.

109. Годность по состоянию здоровья:

- 1) кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса, для пилотов СВС выполняющих коммерческие полеты.
- 2) кандидат имеет медицинское заключение в объеме требований для водителей автотранспорта, для пилотов СВС АОН (не коммерческие полеты).

§7. Права обладателя Свидетельства пилота СВС и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав.

110. Свидетельство пилота СВС даёт право выполнять функции, но не за плату, командира любого воздушного судна соответствующего типа, не выполняющего полёты с целью получения доходов.

111. Прежде чем осуществлять указанные права ночью, обладатель Свидетельства проходит обучение на воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением с инструктором по выполнению полётов в ночное время, включая взлёты, посадку и навигацию.

112. Свидетельство пилота СВС даёт право выполнять функции за плату, командира любого воздушного судна соответствующего типа, выполняющего полёты с целью получения доходов, если кандидат прошёл соответствующую подготовку по утверждённой программе по видам авиационных работ и при наличии особой отметки в разделе XIII Свидетельства пилота СВС, для допуска к данному виду авиационных работ.

§8. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для самолёта

113. Опыт.

1) Кандидат имеет налёт не менее 40 часов или налетал 35 часов в ходе прохождения курса подготовки по утверждённой программе в качестве пилота самолёта в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой. ОГА Кыргызской Республики по выдаче Свидетельств определяет приемлемость включения в этот общий налёт (40 часов или 35 часов, в зависимости от обстоятельств) времени полётов, выполненных с пилотом-инструктором на тренажёре. Включаемое в общий налёт время полётов на таком тренажёре не превышает максимум 5 часов.

2) Если кандидат имеет налёт в качестве пилота воздушных судов других категорий, то ОГА Кыргызской Республики при выдаче Свидетельств определяет приемлемость учёта этого налёта и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п. 113 (1) к времени налёта.

3) Кандидат имеет не менее 10 часов самостоятельного налёта на самолётах под руководством уполномоченного пилота - инструктора в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой, включая 5 часов самостоятельного налёта по маршруту, при этом, по крайней мере, один полёт по маршруту протяженностью не менее 270 километров (150 морских миль) с посадкой до полной остановки на двух различных аэродромах.

114. Лётная подготовка.

Кандидат прошёл лётную подготовку на самолётах в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилоту сверхлёгкого воздушного судна, по крайней мере, в следующих областях:

- 1) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;
- 2) предполётная подготовка, включая расчёты массы и центровки, осмотр и обслуживание самолёта;
- 3) аэродромное движение и полёты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;
- 4) управление самолётом с помощью внешних визуальных ориентиров;
- 5) полёты на критически малых воздушных скоростях;
- 6) распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него;
- 7) полёты на критически высоких воздушных скоростях;
- 8) определение и выход из крутого снижения по спирали;
- 9) взлёты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;
- 10) взлёты с коротким разбегом (с укороченной лётной полосы и с

учётом высоты пролёта препятствий); посадки на аэродром ограниченных размеров;

11) полёт только по приборам, включая выполнение разворота на 180 градусов в горизонтальной плоскости;

12) полёт по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути, и, при наличии, радионавигационных средств;

13) действия в аварийной обстановке, включая имитацию неисправностей бортового оборудования;

14) полёты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролёт контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения, правил радиотелефонной связи и фразеологии;

15) правила ведения связи и фразеология.

§9. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для вертолётчика

115. Опыт.

1) Кандидат имеет налёт не менее 40 часов или налетал 35 часов в ходе прохождения курса подготовки по утверждённой программе в качестве пилота вертолётчиков в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой. ОГА Кыргызской Республики определяет приемлемость включения в этот общий налёт (40 часов или 35 часов, в зависимости от обстоятельств) времени полётов, выполненных в качестве пилота, под руководством инструктора на тренажёре. Включаемое в общий налёт время полётов на таком тренажёре не превышает максимум 5 часов.

2) Если кандидат имеет налёт в качестве пилота воздушных судов других типов, то ОГА Кыргызской Республики определяет приемлемость учёта такого налёта и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п. 115 (1) к времени налёта.

3) Кандидат имеет не менее 10 часов самостоятельного налёта на вертолётчиках под руководством уполномоченного пилота-инструктора, включая 5 часов самостоятельного налёта по маршруту, при этом, по крайней мере, один полёт по маршруту протяженностью не менее 180 километров (100 морских миль) с посадками в двух различных пунктах.

116. Лётная подготовка.

Кандидат прошёл подготовку на вертолётчиках с двойным управлением по курсу, включающему не менее 20 часов, под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилоту

сверхлёгкого воздушного судна, по крайней мере, в следующих областях:

- 1) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;
- 2) предполётная подготовка, включая расчёт массы и центровки, осмотр и обслуживание вертолётa;
- 3) аэродромное движение и полёты по схеме движения, методы и меры предотвращения столкновений;
- 4) управление вертолётom с помощью внешних визуальных ориентиров;
- 5) вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режима малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;
- 6) маневрирование на земле и опробование двигателя; висение; взлёты и посадки - в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном;
- 7) взлёты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлёта и посадки в максимальном режиме; производство полётов с площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;
- 8) полёт только по приборам, включая выполнение разворота на 180 градусов в горизонтальной плоскости;
- 9) полёты по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методов счисления пути и, при их наличии, радионавигационных средств, включая, по крайней мере, часовой полёт;
- 10) действия в аварийной обстановке, включая имитацию неисправностей бортового оборудования; заход на посадку в режиме авторотации;
- 11) полёты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролёт контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;
- 12) правила ведения связи и фразеология.

**§10. Особые требования, предъявляемые при внесении
квалификационной отметки для воздушного судна
с системой увеличения подъёмной силы**

117. Опыт.

1) Кандидату следует иметь налёт не менее 40 часов в качестве пилота воздушных судов с системой увеличения подъёмной силы.

ОГА Кыргызской Республики определяет приемлемость включения в этот общий налёт времени полётов, выполненных в качестве пилота, под руководством инструктора на тренажёре. Включаемое в общий налёт время

полётов на таком тренажёре не превышает максимум 5 часов.

2) Если кандидат имеет налёт в качестве пилота воздушных судов других видов, то ОГА Кыргызской Республики определяет приемлемость учёта такого налёта и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п.117 (1) к времени налета.

3) Кандидату следует иметь не менее 10 часов самостоятельного налёта на воздушных судах с системой увеличения подъёмной силы под руководством уполномоченного пилота-инструктора, включая 5 часов самостоятельного налёта при выполнении полётов по маршруту, включая полёт по маршруту протяженностью не менее 270 километров (150 морских миль) с выполнением в ходе такого полёта посадок до полной остановки на двух различных аэродромах.

118. Лётная подготовка.

Кандидату следует иметь налёт не менее 20 часов на воздушных судах с системой увеличения подъёмной силы с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктору следует обеспечить получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилоту сверхлёгкого воздушного судна, по крайней мере, в следующих областях:

- 1) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;
- 2) предполётная подготовка, включая расчёты массы и центровки, осмотр и обслуживание воздушного судна с энергетической системой увеличения подъёмной силы;
- 3) аэродромное движение и полёты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;
- 4) управление воздушным судном с системой увеличения подъёмной силы с помощью внешних визуальных ориентиров;
- 5) маневрирование на земле и опробование двигателей; висение и выполнение безостановочных взлётов и набора высоты; висение и непрерывный заход на посадку и посадка - в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном;
- 6) взлёты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлёта и посадки в максимальном режиме; производство полётов с площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;
- 7) полёт только по приборам, включая выполнение разворота на 180 градусов в горизонтальной плоскости;
- 8) вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режимов малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;

9) полёты по маршруту по визуальным ориентирам, методы счисления пути и использование, при их наличии, радионавигационных средств, включая выполнение полёта в течение, по крайней мере, 1 часа;

10) действия в аварийной обстановке, включая имитацию отказов оборудования воздушного судна с системой увеличения подъёмной силы; восстановление тяги для авторотации и заход на посадку в режиме авторотации, где это применимо; отказ трансмиссии и соединительного вала, где это применимо;

11) полёты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролёт контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;

12) правила ведения связи и фразеология.

§11. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для автожира и мотodelьтаплана.

119. Опыт.

1). Кандидат имеет налет не менее 26 часов в качестве пилота СВС.

2). Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других типов, то пилот-инструктор, определяет приемлемость учета этого налета и при положительном решении, возможность снижения требований п. 119 (1) к времени налета.

3). Кандидат имеет не менее 10 часов самостоятельного налета под руководством уполномоченного пилота-инструктора, включая 5 часов самостоятельного налета при выполнении полетов по маршруту, включая полет по маршруту протяженностью не менее 100 километров (65 морских миль) с выполнением в ходе такого полета посадок до полной остановки на двух различных аэродромах.

120. Летная подготовка.

Кандидат, имеет налет не менее 26 часов с двойным управлением под руководством пилота-инструктора. Из них 13 часов самостоятельного налета. Инструктору следует обеспечить получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилоту сверхлегкого воздушного судна, по крайней мере, в следующих областях:

1) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

2) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание СВС.

3) аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;

4) управление СВС с помощью внешних визуальных ориентиров;

5) маневрирование на земле и опробование двигателя; выполнение безостановочных взлетов и набора высоты; непрерывный заход на посадку и посадка в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном;

б) взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; производство полетов с площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;

7) вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающем двигателе; методы вывода из режимов малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;

8) полеты по маршруту по визуальным ориентирам, методы счисления пути и использование, при их наличии, радионавигационных средств, включая выполнение полета в течение, по крайней мере, 1 часа;

9) действие в аварийной обстановке, включая имитацию отказов оборудования СВС; восстановление тяги для авторотации и заход на посадку в режиме авторотации, где это применимо;

10) правила ведения связи и фразеология.

121. Выдача свидетельства пилота СВС, квалификационных и особых отметок к нему производится в соответствии с требованиями настоящих правил и документами, регламентирующими подготовку, проверку теоретических и практических знаний и навыков кандидата.

122. Требования к квалификационной отметке пилот-инструктор СВС/ЛВС:

1) Теоретическая подготовка по программе пилот-инструктор СВС/ЛВС-12 часов.

2) имеющий общий налет не менее 200 часов и (или) не менее 2 лет эксплуатации на данном типе воздушного судна.

3) практическая подготовка минимально 5 часов.

§12. Документация для выдачи и продления Свидетельства пилота СВС

123. Для выдачи Свидетельства пилота СВС в ОГА представляются следующие документы:

1) Заявление кандидата;

2) Представление установленного образца;

3) Медицинское заключение или медицинский документ, подтверждающий годность по состоянию здоровья;

4) Копия диплома, сертификата или другого документа, подтверждающего об окончании соответствующего утверждённого учебного заведения и соответствующей утверждённой программы подготовки

авиационного персонала ОГА Кыргызской Республики;

5) Документ, удостоверяющий личность и гражданство кандидата;

6) Фотокарточки (цветные или черно-белые) на матовой бумаге размером 4x5 см в тёмном костюме и галстуке или форменной одежде без головного убора.

124. Свидетельства, выданные ОГА Кыргызской Республики, регистрируются в Государственном реестре выдачи Свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Кыргызской Республики.

125. Для продления срока действия Свидетельства в ОГА представляются следующие документы:

1) Заявление кандидата;

2) Представление установленного образца;

3) Медицинское заключение или медицинский документ, подтверждающий годность по состоянию здоровья;

4) Лист оценок знаний;

5) Лист проверки квалификации;

6) Задание на тренировку или Лист проверки квалификации на соответствующем тренажёре, при его отсутствии допускается прохождение тренажа в кабине данного типа ВС под руководством пилота-инструктора.

126. Представление в ОГА Кыргызской Республики на выдачу Свидетельства пилота СВС и продление срока действия Свидетельства пилота СВС подписывают утверждённая учебная организация ОГА Кыргызской Республики, эксплуатант СВС, пользователь/пилот АОН.

127. Выдача Свидетельства пилота СВС, квалификационных и особых отметок производится в соответствии с установленными процедурами ОГА Кыргызской Республики.

Глава 10. Предоставление услуг эксплуатантами ЛВС/СВС

§1. Требования к эксплуатанту ЛВС/СВС

128. Эксплуатантом ЛВС/СВС может быть юридическое или физическое лицо, зарегистрированное в Кыргызской Республике, имеющее одно годное к полётам ВС на правах собственника или на условиях сухой аренды (без экипажа), организационную структуру, подготовленный персонал, оборудование, здания, сооружения, необходимые для лётной и технической эксплуатации и обеспечения выполнения полётов на уровне, приемлемом для ОГА Кыргызской Республики.

129. Создание на территории Кыргызской Республики эксплуатантов ЛВС/СВС с участием иностранных физических и юридических лиц

допускается при условии, если доля участия иностранных физических или юридических лиц у эксплуатанта ЛВС/СВС не превышает 49 процентов уставного капитала.

130. Воздушные перевозки и/или авиационные работы могут выполнять эксплуатанты, прошедшие процедуры сертификации со стороны ОГА Кыргызской Республики.

131. Эксплуатация физическим или юридическим лицом ЛВС/СВС авиации общего назначения не влечёт за собой обязанность получения данными лицами сертификата эксплуатанта.

1) Владелец или пользователь имеющий в эксплуатации одно СВС, допускается к выполнению воздушных перевозок (Воздушные такси класса 1+1) к авиационным работам без получения свидетельства эксплуатанта СВС.

2) Владелец или пользователь имеющий в эксплуатации одно ЛВС с максимальной взлетной массой не более 1800 кг. Допускается к выполнению воздушных перевозок (Воздушные такси класса 1+3) к авиационным работам без получения свидетельства эксплуатанта ЛВС.

132. Эксплуатант, использующий ЛВС/СВС в коммерческих целях, может осуществлять авиационную деятельность только в пределах территории и воздушном пространстве Кыргызской Республики.

133. Эксплуатант выполняет полеты в коммерческих целях на ЛВС, имеющий СТ и действующий СЛГ.

134. Эксплуатант выполняет полеты в коммерческих целях на СВС, имеющий СТ ЕЭВС и положительное заключение в Акте оценки технического состояния ВС.

135. **Категорически запрещается** выполнять коммерческие полеты на самодельных СВС, «ретро» ЛВС/СВС и СВС с балансирной системой управления.

§2. Ответственность, права и обязанности эксплуатанта

136. Ответственность за безопасное использование ЛВС/СВС в коммерческих целях возлагается на эксплуатанта ЛВС/СВС.

137. Эксплуатант при выполнении полетов на ЛВС/СВС обязан соблюдать требования воздушного законодательства Кыргызской Республики, в части касающийся, настоящих правил и требований, на основе которых выдано разрешение на выполнение конкретного вида авиационных работ.

138. Эксплуатант имеет право выполнять только те виды авиационных работ, на которые имеет соответствующий допуск, указанный в свидетельстве пилота ЛВС/СВС и эксплуатационных спецификациях.

139. Эксплуатант разрабатывает и утверждает в ОГА Кыргызской Республики Программу технического обслуживания на эксплуатируемые им ЛВС/СВС, Руководство по производству полётов (РПП), Руководство по выполнению авиационных работ (РАР), на выполнение которых он намерен получить разрешение (отметку в ЭС).

Примечание. Содержание вышеназванных Руководств согласовывается в ОГА Кыргызской Республики.

140. Эксплуатант обязан обеспечить доступ инспекторов ОГА Кыргызской Республики ко всем документам и ВС, необходимые для изучения всех аспектов обеспечения безопасности полетов по заявленным видам деятельности.

141. Ответственность за аварийное оповещение и организацию аварийно-спасательных мероприятий возлагается на собственниках или эксплуатантах ЛВС/СВС при отсутствии прямой радиосвязи с органами ОВД.

§3. Авиационные работы на ЛВС/СВС

142. К авиационным работам относятся полеты, выполняемые в целях:

- 1) удовлетворения нужд лесного, сельского хозяйства и других заинтересованных ведомств, и предприятий;
- 2) аэрофотосъемки или выполнения геодезических (в том числе - кадастровых) работ;
- 3) буксировка плакатов, планеров и т.п.;
- 4) выброски парашютистов;
- 5) авиационной рекламы;
- 6) летного обучения на ЛВС/СВС;
- 7) работ по защите окружающей среды;
- 8) мониторинг трубопроводов и линий электропередач;
- 9) патрулирование, тушение пожаров и т.д.

§4. Сертификация эксплуатанта ЛВС/СВС

143. Настоящие процедуры устанавливают сертификационные требования к физическим и юридическим лицам, выполняющим авиационные работы, порядок проведения сертификации физических и юридических лиц, намеревающихся получить Сертификат эксплуатанта или внести в него изменения или в ЭС.

144. Общая продолжительность процедуры первоначальной сертификации и при продлении срока действия Сертификата эксплуатанта составляет 45 календарных дней и состоит из пяти следующих этапов:

- 1) этап, предшествующий подаче заявления;

- 2) этап подачи официального заявления;
- 3) этап оценки документов;
- 4) этап эксплуатационной демонстрации и инспекции;
- 5) этап сертификации.

145. Сертификация эксплуатантов ЛВС/СВС осуществляется постоянно действующей комиссией по сертификации эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики (далее комиссия по сертификации), назначенная приказом директора ОГА Кыргызской Республики.

146. Состав комиссии определяется из числа сотрудников ОГА Кыргызской Республики. Председатель комиссии организывает и контролирует работу членов комиссии, при необходимости проводит проверки в качестве специалиста в составе данной комиссии, и несет ответственность за проведение процедуры сертификации (проверки или оценки).

147. Процесс сертификации начинается с этапа, предшествующего подаче заявления. Потенциальный эксплуатант, который намеревается подать заявку на получение СЭ, должен провести предварительные обсуждения с ОГА и получить полную информацию о видах полетов, которые могут быть разрешены. В процессе обсуждения информируется о данных, которые должны быть предоставлены заявителем, и процедуры, которые будут соблюдаться при оценке заявления. Крайне важно, чтобы на этой стадии предварительного обсуждения заявитель имел четкое представление о форме, содержании и документах, предназначенных для официального заявления. Заявитель также должен быть проинформирован о средствах и путях получения документов, входящих в воздушное законодательство и соответствующего инструктивного материала.

148. ОГА Кыргызской Республики сообщает потенциальному эксплуатанту о периоде времени, который потребуется для проведения процесса сертификации, после получения полной и надлежащим образом обработанной заявки. Этот совет имеет особое значение в случае новых эксплуатантов, с тем чтобы такие заявители могли избежать неоправданных финансовых затрат в течение периода сертификации. В ходе данного этапа даются советы по заполнению бланка официальной заявки.

149. Эксплуатант ЛВС/СВС является юридическим лицом. В качестве пилота ЛВС/СВС может привлекать лиц, имеющих свидетельство пилота ЛВС/СВС с опытом эксплуатации данного типа ВС не менее 2-х лет и самостоятельным налётом не менее 200 часов.

150. Этап подачи официальной заявки. Официальная заявка

сопровождается письмом заявителя. Тщательная предварительная оценка заявления является очень важным этапом. Чем более основательно определяется компетенция заявителя на этом этапе, тем меньше вероятность наличия серьезных проблем в оценке других документов и этапах демонстрации и проверки, предшествующих сертификации или в ходе последующих операций. Анализ заявки указывает либо на то, что она приемлема на предварительной основе, либо что она неприемлема.

151. Если заявка приемлема для ОГА на основании предварительной оценки, заявителю следует предложить продолжить подготовку к началу операций на том основании, что СЭ будет выдан при условии удовлетворительного завершения оставшейся части процедуры сертификации. Председатель комиссии по сертификации, исходя из наличия квалифицированного инспекторского персонала входящих в комиссию по сертификации, протокольно назначает инспекторов по соответствующим аспектам для проведения процедуры сертификации заявителя.

152. Предварительная заявка также включает параллельную оценку финансового, экономического и правового статуса заявителя и предлагаемой операции. Финансовая жизнеспособность заявителя может быть самым важным фактором при принятии решения о том, можно ли выдать ему СЭ. Определение финансовых ресурсов заявителя обычно основано на проверке активов и обязательств и тщательной оценке всей финансовой информации и других соответствующих данных, таких как предлагаемые договоренности для покупки или аренды самолетов и основного оборудования.

153. ОГА Кыргызской Республики для данной оценки привлекает специалистов отдела экономики, финансов и бухгалтерского учета для проведения финансовой, экономической и правовой оценки заявителя и предлагаемой деятельности.

154. Подача официальной заявки интерпретируется ОГА Кыргызской Республики, что заявитель осведомлен о правилах, применимых к предлагаемой деятельности, готов показать свое соответствие требованиям Авиационных правил Кыргызской Республики и подготовлен для углубленной оценки, демонстрации и проверки, необходимых учебных пособий, учебных программ, оперативных и технических средств, воздушных судов, вспомогательных оборудований, ведения документации, программ перевозки опасных грузов, программы обеспечения безопасности, летных экипажей и ключевого управленческого персонала, включая функции административной и оперативной организации.

155. Этап оценки документа включает подробное рассмотрение всей документации и руководств, представленных заявителем, чтобы установить,

что каждый аспект, требуемый правилами, включен и адекватно раскрыт.

156. Чтобы облегчить этот этап процесса сертификации, заявитель координирует все аспекты разработки необходимой документации с комиссией по сертификации ОГА Кыргызской Республики до подачи официального заявления.

157. Этап эксплуатационной демонстрации и инспекции включает инспекции объектов базирования ЛВС/СВС и других местах их расположения, оборудования для технического обслуживания воздушных судов, офисов, учебных классов, объектов оперативного контроля и надзора, а также проверку программ обучения и подготовки кадров.

158. Этап сертификации - это завершение процесса сертификации, когда председатель комиссии по сертификации ОГА Кыргызской Республики определил, что все требования к сертификации, как операционные, так и экономические, были выполнены удовлетворительным образом и, что эксплуатант будет соблюдать действующие правила и полностью способен выполнять свои обязанности и проводить безопасную деятельность.

159. Завершением этого этапа является выдача СЭ и связанных с ним эксплуатационных спецификаций операций, разрешающих проведение указанной деятельности.

160. После выдачи СЭ сотрудники ОГА Кыргызской Республики несут ответственность за продолжение надзора и проведения периодических проверок, не реже двух раз в год, для обеспечения постоянного соблюдения эксплуатантами положений, разрешений, ограничений, изложенных в СЭ и ЭС. Эти периодические проверки являются компонентами постоянной программы надзора за обеспечением безопасности полетов.

161. При проведении сертификации заявителя каждый член комиссии имеет право устно или в письменной форме требовать от заявителя предоставления информации, документов или организации проведения осмотров или практической проверки объектов, которые необходимы для проведения данной сертификации.

162. В процессе сертификации, председатель комиссии, проводит заседания с составлением протокола. В случае необходимости председатель комиссии проводит внеплановые заседания.

163. Процедуры сертификации и надзора за обеспечением безопасности полетов эксплуатантами ЛВС/СВС производятся на возмездной основе.

§5. Сертификат эксплуатанта

164. Выданный СЭ удостоверяет о том, что данному эксплуатанту

предоставлено право осуществлять коммерческие воздушные перевозки и/или авиационные спецработы.

165. Форма СЭ приведена в Приложении 9 к данным правилам.

166. СЭ выдаётся на срок не более 24 месяца.

§6. Эксплуатационные спецификации

167. Эксплуатационные спецификации являются неотъемлемой составной частью СЭ. По мере необходимости в ЭС могут вноситься изменения и дополнения.

168. Форма ЭС приведена в Приложении 10 к данным правилам.

169. Процесс сертификации при внесении изменений и/или дополнений в эксплуатационные спецификации начинается, с подачи официального письма и с подписания председателем комиссии, распоряжения «О распределении членов комиссии по направлениям проведения сертификации (проверки или оценки соответствия)», по тем областям, которым требуется рассмотрение изменений и/или дополнений.

§7. Этап подачи официальной заявки

170. Форма официальной заявки для получения СЭ приведена в Приложение 11 к данным правилам.

171. При подаче официальной заявки обязательно прилагаются следующие документы:

- 1) учредительные документы физического или юридического лица;
- 2) руководство по производству полетов и руководство по выполнению авиационных работ;
- 3) свидетельство пользователя;
- 4) руководство по техническому обслуживанию и программу технического обслуживания ЛВС/СВС;
- 5) программа авиационной безопасности;
- 6) договор с органом обслуживания воздушного движения;
- 7) страхование жизни членов экипажа (в случае, когда пользователь не является собственником ЛВС/СВС), пассажиров, груза, почты и ответственности перед третьими лицами.

172. При условии успешного принятия официального заявления, председатель комиссии должен информировать заявителя письмом с подтверждением получения и принятия официального заявления.

§8. Оценка документации, демонстрации и эксплуатационная проверка

173. На данном этапе сертификации, комиссия ОГА Кыргызской Республики приступает к тщательной оценке всех документов и руководств. Если документ или руководство являются неполными или имеют недостатки или при выявлении случаев несоблюдения норм или практики безопасной эксплуатации, такие документы или руководства возвращаются заявителю для принятия корректирующих действий.

174. В случае, когда заявитель не может предоставить информацию или документ, необходимый или запрошенный ОГА Кыргызской Республики, в процессе оценки документации, или не может обеспечить соответствие требованиям к сертификации в течение 15 календарных дней, оценка документации приостанавливается, если такой срок не продлен по обоснованному запросу заявителя.

175. ОГА Кыргызской Республики производит проверку вышеуказанных документов на соответствие требованиям обеспечения безопасности полетов. Последующее инспектирование всех служб заявителя позволяет определить, насколько эффективно выполняются положения разработанных документов на практике.

176. В руководстве по производству полетов, которое может состоять из отдельных частей, должны излагаться общая политика заявителя, функции и обязанности персонала, принципы и процедуры руководства полетами, а также инструкции и информация, необходимые летному и наземному персоналу для выполнения своих обязанностей и обеспечения высокого уровня безопасности полетов. Объем руководства по производству полетов зависит от масштабов и сложности выполняемых видов работ. Содержание РПП приведено в Приложении 12 к настоящим правилам.

Примечание. Допускается в состав РПП включать материал Руководства по выполнению авиационных работ (РАР) в виде отдельного раздела или главы.

177. Программа технического обслуживания ЛВС/СВС эксплуатанта излагает намерения и процедуры заявителя в отношении сохранения пригодности к полетам используемых воздушных судов в течение срока их эксплуатации. Процедура утверждения, структура и содержание программы приведена в Приложении 13 к настоящим правилам.

178. При условии успешной оценки документации принимается коллегиальное решение о переходе на следующий этап сертификации. Председатель комиссии информирует заявителя письмом о завершении оценки документов и переходе к следующему этапу.

179. Заявитель должен продемонстрировать способность соблюдать нормы и практику безопасной эксплуатации, прежде чем приступить к выполнению авиационных работ. Такая демонстрация включает фактическое осуществление деятельности и/или выполнение полетов под наблюдением инспекторов из состава комиссии по сертификации. В ходе таких демонстраций и инспекций ОГА Кыргызской Республики оценивает эффективность методов, процедур и инструкций, которые изложены в руководствах и других документах, подготовленных заявителем. На этом этапе особое внимание следует уделить эффективности в управленческой сфере. Выявленные недостатки доводятся до сведения заявителя для принятия корректирующих действий до того, как можно будет выдать СЭ.

180. Эксплуатационная проверка заявителя охватывает все аспекты его производственной деятельности, основное внимание уделяется вопросам обеспечения безопасности полётов.

181. Надлежащим образом проведенная инспекция, позволит инспектору ОГА Кыргызской Республики определить, выполняет ли заявитель все технические требования, требования безопасности и нормативные требования, предъявляемые к эксплуатанту при выдаче СЭ.

§9. Сертификация

182. Комиссия по сертификации обеспечивает соблюдение требований к сертификации и удостовериться в том, что заявитель обладает всеми возможностями для выполнения обязанностей, связанных с осуществлением заявленных видов деятельности, а также для соблюдения применимых законодательных и нормативных требований и положений СЭ и эксплуатационных спецификаций.

183. Председатель комиссии ОГА Кыргызской Республики по сертификации проводит заседание с составлением протокола. Если по решению комиссии, заявитель не в состоянии осуществлять заявленные авиационные работы должным образом, СЭ не выдается, о чем заявитель информируется письмом, с указанием причин.

184. Результаты сертификации оформляются актом, утверждаемым директором (заместителем) ОГА Кыргызской Республики. В акте комиссии по сертификации представляются соответствующие рекомендации директору (заместителю) ОГА Кыргызской Республики, относительно выдачи, приостановлении или отказа в выдаче СЭ.

185. Решение о выдаче СЭ принимает директор ОГА Кыргызской Республики, а в его отсутствие - заместитель директора.

186. Решение об устранении замечаний и недостатков инспекторского предписания в процессе сертификации и в рамках постоянного надзора, в соответствии с системой контроля их выполнения принимается только по результатам повторной проверки указанных замечаний и недостатков, с заполнением отчета о проведенной (повторной) проверке.

187. Для осуществления процесса проведения проверки устранения замечаний, ответственное лицо, за осуществление надзора за деятельностью эксплуатанта оповещает соответствующих инспекторов ОГА Кыргызской Республики с информацией эксплуатанта об устранении выявленных замечаний и назначает дату и время проведения повторной проверки. В процессе проведения проверки несет ответственность за то, чтобы все замечания были устранены соответствующим образом с предоставлением, там, где это необходимо доказательной документации.

§10. Постоянный надзор за деятельностью эксплуатантов ЛВС/СВС

188. Постоянный надзор со стороны государства за авиационными работами, осуществляемыми владельцем СЭ ЛВС/СВС является неотъемлемой частью системы сертификации и важным элементом ответственности государства за соблюдение требуемых эксплуатационных стандартов авиационных работ.

189. Эксплуатант, в любое время эксплуатации ЛВС/СВС, должен подтвердить свою способность выполнять авиационные работы безопасно.

190. Назначенные для целей постоянного надзора инспекторы ОГА Кыргызской Республики, планируют и осуществляют необходимый надзор и связанные с ним инспекции. Все инспекторы, уполномоченные осуществлять такой надзор, должны иметь соответствующие удостоверения и оформлять отчет о проведенной проверке.

191. Ответственность за своевременное проведение инспекционных проверок различных областей деятельности, в соответствии с Программой надзора возлагается на инспекторов, отвечающих за осуществление надзора за деятельностью конкретного эксплуатанта.

192. Области, охватываемые мероприятиями по надзору, должны быть в основном теми же, что и области, рассматриваемые во время процесса первоначальной сертификации, и должны включать, по меньшей мере, повторную оценку организации эксплуатанта.

§11. Программа надзора и инспекции

193. Основная цель программы надзора и инспекции заключается в подтверждении того, что такие методы или системы являются эффективными и позволяют им обеспечивать надлежащий уровень безопасности полётов.

194. Надзор осуществляется на плановой и внеплановой основе.

195. Инспекторы ОГА Кыргызской Республики осуществляющие надзор и связанные с ними проверки, требуют от эксплуатанта убедительной демонстрации того, что его авиационные работы выполняются, в соответствии с требованиями авиационных правил и в рамках полномочий предоставляемой СЭ.

§12. Действия в процессе постоянного надзора

196. Если программа надзора и инспекции и соответствующие отчеты о проверке покажут, что обладатель СЭ нарушил или оказался не в состоянии соблюдать или выдерживать необходимые стандарты, то инспектор ОГА Кыргызской Республики, несущий основную ответственность в отношении надзора за эксплуатацией, должен незамедлительно сообщить эксплуатанту об обнаруженных недостатках и о мерах, которые необходимо предпринять для их устранения в течение 15 календарных дней.

197. Если эксплуатант не устраняет недостатки в течение 15 календарных дней, инспектор ОГА Кыргызской Республики немедленно информирует об этом руководство ОГА Кыргызской Республики, который обязан предпринять адекватные корректирующие меры (ограничить эксплуатанта в правах, предоставляемые СЭ, временно приостановить его действие или отозвать).

198. В случае отмены или аннулирования действия СЭ по какой-либо причине, эксплуатант должен прекратить выполнение полётов и незамедлительно вернуть СЭ официальному лицу ОГА Кыргызской Республики.

Глава 11. Правила полетов

§1. Общие положения

199. Все лица, выполняющие полёты на ЛВС/СВС в воздушном пространстве Кыргызской Республики, обязаны соблюдать требования действующих национальных авиационных правил, а также других документов и нормативных актов, регламентирующих выполнение полетов в Кыргызской Республике.

200. Настоящие авиационные правила дополняют другие национальные авиационные правила в отношении применения ЛВС/СВС с

учетом их конструктивных и эксплуатационных особенностей и характера полетов.

§2. Ответственность и полномочия Пользователя ЛВС/СВС за соблюдение правил полетов

201. Пользователь ЛВС/СВС несет ответственность за управление ЛВС/СВС в соответствии с требованиями правил выполнения полётов.

202. Пользователь ЛВС/СВС, при исполнении своих обязанностей, обладает конечными полномочиями распоряжаться ЛВС/СВС.

203. До начала полета Пользователь ЛВС/СВС обязан выполнить предполетную подготовку, в объеме, указанном в РЛЭ данного ВС. Дополнительно к указанному объему Пользователь обязан:

- а) оценить условия, в которых будет выполняться полет;
- б) провести личную подготовку и подготовку необходимого оборудования к полету;
- в) оформить учетно-отчетную документацию;
- г) уведомить орган ОВД о предстоящем полете, проверить прохождение поданной заявки/плана полёта в зависимости от класса воздушного пространства, в котором предстоит выполнять полет.

204. Ни одно лицо, от обязанностей которого зависит безопасность полетов ЛВС/СВС, не имеет право выполнять эти обязанности, находясь под воздействием алкоголя или каких-либо других психоактивных веществ, ограничивающих возможности человека.

§3. Небрежное или безрассудное управление ЛВС/СВС

205. Управление ЛВС/СВС должно осуществляться без проявления небрежности или безрассудства, создающих угрозу для жизни других людей или сохранности их имущества.

§4. Минимальные высоты

206. Запрещаются полеты ЛВС/СВС над густонаселенными районами, городами и поселками или скоплениями людей вне помещений, на такой высоте, которая не обеспечивает при возникновении чрезвычайных обстоятельств выполнение посадки, не подвергая опасности людей или имущество на земле, за исключением тех случаев, когда это необходимо при взлете или посадке, или когда на это выдано разрешение ОГА Кыргызской Республики.

§5. Запретные зоны и зоны ограничения полетов

207. ЛВС/СВС запрещено выполнять полеты в запретных зонах или зонах ограничения полетов, информация о которых опубликована соответствующим образом, или получена в ходе проверки прохождения поданной заявки (полётного задания) или уведомления на полет.

§6. Предотвращение столкновений

208. В целях предотвращения столкновений ЛВС/СВС на земле или в полете, пользователь ЛВС/СВС должен проявлять осмотрительность и бдительность на протяжении всего полета, а также при его передвижении по рабочей площади аэродрома или площадки для взлета и посадки.

209. Полеты СВС производятся только в дневное время вне облаков и тумана. Полеты СВС, в период между заходом и восходом солнца, запрещены.

§7. Выполнение полетов на аэродроме, вертодроме, площадке и в их районах

210. Пользователь ЛВС/СВС, выполняющий тот или иной вид полетов на аэродроме, вертодроме или площадке, а также в их районах, независимо от того, находится ли пользователь ЛВС/СВС в зоне аэродромного движения или нет, руководствуется следующими положениями и должен:

1) Вести наблюдение за движением ВС и транспортных средств на аэродроме, вертодроме (площадке) и в их окрестностях в целях предотвращения столкновения;

2) Придерживаться схемы движения, используемой другими ВС, или обойти ее, не создавая угрозы безопасности полетов;

3) Выполнять посадку и взлет против ветра, если условия безопасности, расположение ВПП, а также ситуация относящиеся к воздушному движению не указывают на целесообразность выбора другого направления.

§8. Порядок действия на воде

211. Пользователь ЛВС/СВС выполняющий тот или иной вид полетов с воды (на воду) руководствуется соответствующим разделом АПКР-2.

§9. Перевозка опасных грузов

212. Перевозка на ЛВС/СВС опасных грузов: вооружения, боеприпасов и наркотических средств категорически запрещена.

213. Опасные грузы, предназначенные для сбрасывания в связи с осуществлением деятельности в области сельского хозяйства, лесоводства или контроля над загрязнением не подпадают под требования п.1.1.3

«Технической инструкции по безопасности перевозок опасных грузов по воздуху».

214. Перевозка опасных грузов осуществляется в соответствии с требованиями АПКР-18 «Перевозка опасных грузов по воздуху».

§10. Полётное время

215. Общее летное время Пользователя ЛВС/СВС не должно превышать 12 часов в сутки. При этом летное время от начала полетов до перерыва в полетах не должно превышать 6 часов, после чего Пользователь обязан отдохнуть не менее двух часов.

216. При обнаружении у себя признаков усталости, сонливости или недомогания Пользователь ЛВС/СВС должен прекратить полеты и отдохнуть, до устранения признаков сонливости или усталости (но не менее 30 минут) или устранить причины недомогания, после чего принять решение о продолжении полетов или их прекращении в этот день.

217. При обучении полетам на ЛВС/СВС максимальная нагрузка на обучающегося в один летный день не должна превышать 20 полетов или шести часов, т.е. не более 10 полетов в течение двух-трёх часов, после чего отдых (не менее одного часа) и далее еще не более 10 полетов в течение двух-трёх часов.

§11. Полеты на ЛВС/СВС различных видов, типов, классов

218. В один летный день Пользователю ЛВС/СВС разрешается выполнять полеты:

а) Первоначально, обучающемуся полетам на ЛВС/СВС - не более чем на одном виде, типе и классе ЛВС/СВС;

б) Обучающемуся полетам на новом виде или типе ЛВС/СВС - не более чем на двух видах или двух типах ЛВС/СВС, причем один вид или тип из которых был ранее освоен;

в) Инструкторам и экзаменаторам - не более чем на трех видах или трех типах ЛВС/СВС.

219. Категорически запрещается выполнять полеты в один летный день на ЛВС/СВС с различным типом управления, т.е. на ЛВС/СВС с балансирным управлением, а затем на ЛВС/СВС с аэродинамическим управлением, или наоборот.

220. При выполнении производственных полетов эксплуатант обеспечивает наличие у пользователя (КВС) допуска к соответствующим видам работ.

221. Учебно-тренировочные и тренировочные полеты на ЛВС/СВС должны выполняться в соответствии с главой 15 “Учебные полёты” АПКР-2,

при наличии:

- а) действующего СЭ с отметками в ЭС на данный вид работ;
- б) страховки об ответственности перед обучаемым и третьими лицами;
- в) обучаемое лица, имеет документ о медицинском освидетельствовании, соответствующего виду выполняемых полетов;
- г) договора на летное обучение между обучаемым лицом и обучающим.

§12. Использование аэродромов, вертодромов и площадок для взлетов и посадок

222. Пользователь ЛВС/СВС должен использовать только те аэродромы, вертодромы и площадки для взлетов и посадок, которые соответствуют летно-техническим характеристикам ЛВС/СВС и видам разрешенной деятельности, в соответствии с применяемыми правилами полетов, квалификационными допусками и допусками для данных целей.

223. Ответственность за выбор аэродромов, вертодромов и площадок для взлета и посадки ЛВС/СВС возлагается на пользователя ЛВС/СВС.

§13. Правила визуальных полётов и полёты по приборам

224. Полеты ЛВС/СВС выполняются в соответствии с правилами визуальных полетов (ПВП) и/или правилам полётов по приборам (ППП) в соответствии с АПК-2 и АПКР-6.

225. Пользователь ЛВС/СВС может выполнять полеты по приборам (ППП), только при наличии соответствующего оборудования на ЛВС/СВС, а также при соответствующей подготовки/квалификации Пользователя и если это предусмотрено РЛЭ ЛВС/СВС.

226. Пользователь должен обеспечить использование ЛВС/СВС только в тех районах и на тех маршрутах, для которых:

- 1) характеристики ЛВС/СВС соответствуют требованиям, применяемым в предполагаемых районах полетов, включая выдерживание минимальных безопасных высот;
- 2) бортовое оборудование ЛВС/СВС соответствует минимальным требованиям для планируемого вида полетов и метеоусловиям.

227. Пользователь ЛВС/СВС обеспечивает соблюдение минимумов полетов специфичных для каждого района полетов, участка маршрута или вида производственной деятельности в зависимости от предусмотренных минимумов в применяемых правилах полетов.

228. Правила визуальных полетов предусматривают:

- 1) выдерживание безопасных интервалов между ЛВС/СВС путем визуального наблюдения Пользователем за полетами других воздушных

судов;

2) выдерживание истинной безопасной высоты и обход искусственных препятствий визуальным наблюдением за расположенной впереди местностью;

3) выдерживание маршрута (схемы полета) с помощью визуальной ориентировки и с помощью имеющихся навигационных средств.

229. ЛВС/СВС выполняют полеты по ПВП, в пределах воздушного пространства класса G, только днем при полетах с приборной скоростью не более 450 километров в час. Полеты ЛВС/СВС в воздушном пространстве других классов возможны, при выполнении требований, изложенных в АПКР-11, в части касающейся и других национальных авиационных правилах, а также, если позволяют летно-технические характеристики, оборудование и РЛЭ ЛВС/СВС, а также уровень подготовки Пользователя.

230. При ухудшении метеоусловий до значений не соответствующих требованиям для полета по ПВП Пользователь ЛВС/СВС обязан:

- 1) возвратиться на аэродром (площадку) вылета;
- 2) выполнить посадку на ближайшем аэродроме или площадку, подобранную с воздуха.

231. Пользователям, не имеющим допуск к полетам по ППП, использующим, как предназначенные, так и не предназначенные для полетов в облаках ЛВС/СВС, категорически запрещается входить в облака и терять контакт с земной поверхностью. Поэтому такие Пользователи ЛВС/СВС, при ухудшении метеоусловий, должны заблаговременно принимать решение, в соответствии с АПКР-2 и АПКР-6, в части касающейся.

232. Пользователям, имеющим допуск к полетам по ПВП и использующим ЛВС/СВС предназначенные для полетов по ППП, при внезапном попадании в условия ниже минимума, установленного для полетов по ПВП или в облака, снижение ниже безопасной высоты в целях перехода на визуальный полет запрещается. В этом случае, Пользователь обязан перейти на пилотирование по ППП, развернуться на 180° и выполнить посадку на аэродром (площадку) вылета или на ближайший аэродром (площадку), находящийся в метеоусловиях, позволяющих безопасно выполнить визуальный заход и посадку на них или произвести посадку по ППП.

233. При выполнении полетов по ППП/ПВП под диспетчерским управлением (т.е. в контролируемом воздушном пространстве) Пользователи ЛВС/СВС соблюдают требования АПКРов, в части касающейся.

234. Пользователи ЛВС/СВС для выполнения полетов по ППП должны:

- 1) иметь квалификационный допуск к полетам по приборам;
- 2) на ЛВС/СВС должно быть установлено оборудование,

предусмотренное РЛЭ, позволяющее выполнять полеты по приборам, и бортовая радиостанция с авиационным диапазоном частот.

235. Полеты ЛВС/СВС в контролируемом воздушном пространстве без ответчика запрещаются, за исключением отказа ответчика в полёте или полёта, по наиболее прямому возможному маршруту до ближайшего пригодного для посадки аэродрома, где может быть произведён ремонт или замена.

Глава 12. Полёты в особых условиях, в аварийной обстановке и в непредвиденных обстоятельствах

§1. Основные положения

236. К особым условиям и аварийной обстановке относятся:

- а) Несанкционированное пересечение государственной границы Кыргызской Республики;
- б) Попадание ЛВС/СВС в опасное метеорологическое явление;
- в) Отказ силовой установки;
- г) Отказы систем ЛВС/СВС, приводящие к необходимости изменения полетного задания, или профиля полета, в том числе к вынужденной посадке;
- д) Пожар на ЛВС/СВС;
- е) Потеря ориентировки;
- ж) Потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности ЛВС/СВС;
- з) Ранение или внезапное ухудшение здоровья Пользователя ЛВС/СВС или других лиц, находящихся на борту ЛВС/СВС;
- и) Нападение на Пользователя, захват (угон) ЛВС/СВС, угроза взрыва;
- к) Применение парашютных систем ЛВС/СВС или парашютов в аварийных случаях;
- л) Другие случаи, указанные в РЛЭ ЛВС/СВС.

237. Пилотирование и управление системами ЛВС/СВС при возникновении аварийной ситуации в полете должно выполняться в соответствии с требованиями РЛЭ, вплоть до принятия решения о вынужденной посадке или о применении парашютных систем и парашютов.

238. Пользователи ЛВС/СВС о возникновении аварийной ситуации в полёте обязаны незамедлительно сообщить в ближайший орган ОВД, ГЦ ОВД Кыргызской Республики и ОГА Кыргызской Республики.

§2. Опасные для полетов ЛВС/СВС метеоявления

239. К опасным для полетов ЛВС/СВС метеоявлениям относятся:

- 1) Гроза;
- 2) Град;
- 3) Сильная болтанка;
- 4) Сильный сдвиг ветра;
- 5) Смерчь;
- 6) Ураган;
- 7) Сильная пылевая буря;
- 8) Снежные осадки;
- 9) Ливневые осадки;
- 10) Гололед;
- 11) Обледенение ЛВС/СВС;
- 12) Ветер на посадке со скоростью более допустимой РЛЭ;
- 13) Температура наружного воздуха выше/ниже значений, указанных в РЛЭ ЛВС/СВС.

240. При попадании в опасные метеоусловия Пользователь ЛВС/СВС обязан принять меры для их обхода (выхода) или произвести посадку на аэродром/вертодром/площадку, подобранную с воздуха.

§3. Потеря ориентировки

241. Потерей ориентировки считается случай, когда Пользователь ЛВС/СВС значительно отклонился от намеченной линии пути или когда он сообщает о том, что он не уверен в своём местоположении.

242. При потере ориентировки Пользователь ЛВС/СВС обязан:

а) Принять меры к недопущению пересечения государственной границы Кыргызской Республики, установив курс полёта вглубь территории Кыргызской Республики (оценив необходимое направление полета по приборам или по Солнцу и времени, или с помощью GPS (при наличии));

(б) сообщить органу ОВД;

(в) Если принятые меры не привели к восстановлению ориентировки, то заблаговременно, не допуская полной выработки топлива или наступления темноты, произвести посадку на любом аэродроме или площадке, подобранную с воздуха, сообщив о посадке эксплуатанту/ближайшему органу ОВД.

243. Производить маневры для восстановления ориентировки вблизи государственной границы запрещается.

Глава 13. Правила использования воздушного пространства Кыргызской Республики ЛВС/СВС

244. Использование воздушного пространства Кыргызской Республики ЛВС/СВС осуществляется на основании требований Воздушного кодекса Кыргызской Республики, Авиационных правил Кыргызской Республики, АИП Кыргызской Республики и Перечня воздушных трасс и воздушных линий Кыргызской Республики.

245. Полеты ЛВС/СВС в воздушном пространстве Кыргызской Республики в классах А и С производятся на основе разрешения полученного от органа ОВД. Для его получения необходимо, направить запрос на использование воздушного пространства и план полёта, в установленные сроки, в соответствии с положениями АИП Кыргызской Республики. При выполнении полётов в классах А и С соблюдаются требования обязательной двухсторонней радиосвязи с органами ОВД.

246. При планировании полетов ЛВС/СВС по ПВП, предусматривающих использование воздушного пространства класса G с пересечением воздушного пространства других классов, представление плана полёта не требуется. В таких случаях, вход в эти классы воздушного пространства осуществляется при наличии диспетчерского разрешения органа ОВД.

247. Выполнение полётов, взлётов/посадок с аэродромов/площадок находящихся в контролируемом воздушном пространстве класса C, а также, выполнение полётов из неконтролируемого воздушного пространства класса G, с посадкой на аэродроме/площадке в контролируемом воздушном пространстве класса C, производятся в соответствии с разрешительным порядком использования воздушного пространства Кыргызской Республики.

248. Выполнение полетов в воздушном пространстве класса G производятся по разрешительному или уведомительному порядку использования воздушного пространства Кыргызской Республики.

249. Эксплуатант/пользователь используя любые каналы связи, не менее чем за один час до начала полетов уведомляет Военный сектор ГЦ ОВД о районе и/или маршруте полёта, времени начала и окончания выполнения полетов. Военный сектор ГЦ ОВД оповещает гражданский сектор ГЦ ОВД Кыргызской Республики и соответствующие органы ОВД о районе и/или маршруте полёта, времени начала и окончания полетов.

250. Запрещается выполнение полетов на ЛВС/СВС вблизи до 1000 метров над местами постоянного пребывания объектов государственной охраны, а также другими стратегическими объектами Кыргызской Республики, согласно Постановлению Правительства Кыргызской Республики №99 «Об утверждении стратегических объектов Кыргызской Республики» от 17 февраля 2014 года.

251. Расположение и границы запретных или ограниченных для полетов зон, период их действия наносятся на аэронавигационные карты и публикуются в сборнике аэронавигационной информации, а в случаях, когда информация не опубликована, полеты и маршруты согласовываются с Военным сектором ГЦ ОВД Кыргызской Республики.

252. Сборы за аэронавигационное обслуживание производятся на договорной основе с Государственным предприятием "Кыргызаэронавигация", согласно действующим ставкам-сборам.

1) ЛВС и СВС авиации общего назначения (АОН) освобождаются от сборов за аэронавигационное обслуживание.

2) Установить фиксированную оплату 300 сом/сутки за аэропортовые обслуживания ЛВС и СВС АОН в аэропортах К.Р.

253. Запрещаются полёты в пограничной полосе без представления плана полёта ЛВС/СВС, разрешения на использование воздушного пространства Кыргызской Республики и без двухсторонней радиосвязи пользователя/экипажа с органом ОВД.

Глава 15. Обеспечение авиационной безопасности

§1. Общая часть

269. Эксплуатант ЛВС/СВС разрабатывает и выполняет программу авиационной безопасности, которая предусматривает следующее:

- а) Назначение координатора по вопросам авиационной безопасности;
- б) Разработку мер и процедур обеспечения безопасности аэропорта (аэродрома) и воздушного судна;
- в) Проверка анкетных данных определенных категорий сотрудников;
- г) Установление требований к подготовке и уровню знаний в области авиационной безопасности всех сотрудников;
- д) Соблюдение директивных указаний и положений информационных циркуляров в области авиационной безопасности;
- е) Разработка планов на случай непредвиденных обстоятельств и ответных действий.

270. ЛВС/СВС защищаются от двух типов угроз: возможности захвата кем-либо контроля над воздушным судном и использования его в качестве оружия разрушения; и акта саботажа, когда взрывное устройство может быть размещено на воздушном судне.

271. Предотвращение ненадлежащего использования ЛВС/СВС обеспечивается:

- 1) Принятием и выполнением законов, нормативных положений, правил и процедур, касающихся обеспечения авиационной безопасности;
- 2) Проведением на постоянной основе оценки угрозы и риска применительно к полетам ЛВС/СВС;
- 3) Введением процедур выдачи соответствующих свидетельств авиационного персонала;
- 4) Определением требований к личным пропускам сотрудников, имеющих право доступа к воздушным судам и в зоны эксплуатации воздушных судов;
- 5) Тщательным учетом свидетельств пилотов и данных регистрации воздушных судов;
- б) Установлением требований, обязывающих авиационный персонал:
 - а) Находясь в аэропортах, иметь при себе действительные свидетельства специалистов;
 - б) Уведомлять правоохранительные органы о подозрительной или нелегальной авиационной деятельности;
 - в) Обеспечивать безопасность воздушных судов, которыми они владеют или которые они эксплуатируют;
 - г) Надлежащим образом идентифицировать пассажиров, багаж и груз, перевозимые на их воздушных судах;
 - д) Принимать меры обеспечения безопасности воздушных судов, находящихся в их ведении;
 - е) Контролировать доступ людей и транспортных средств в зоны эксплуатации воздушных судов.

272. Лица, осуществляющие приём, отправку и обслуживание ЛВС/СВС обязаны принимать меры по обеспечению авиационной безопасности.

273. Авиационная безопасность обеспечивается посредством:

- 1) предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэродрома или посадочной площадки;
- 2) охраны воздушных судов на стоянках в целях исключения возможности проникновения на воздушные суда посторонних лиц.
- 3) исключения возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов/веществ, и введения особых мер предосторожности при разрешении их провоза.

274. Ответственность за организацию авиационной безопасности возлагается на пользователя/эксплуатанта ЛВС/СВС.

§2. Незаконное вмешательство

275. Действия Пользователя, в случае незаконного вмешательства, оговорены в соответствующих разделах АПКР-2, АПКР-11 и АПКР-17.

276. При нападении на Пользователя и/или захвате (угоне) ЛВС/СВС необходимо, как можно быстрее, оповестить об этом:

- 1) Местные органы МВД и/или ГКНБ;
- 2) Ближайший орган ОВД;
- 3) ОГА Кыргызской Республики.

277. Пользователи ЛВС/СВС, являющиеся членами авиационных объединений, в случаях, указанных выше немедленно также оповещают руководство авиационных объединений.

Форма заявки о постановке ВС на учёт

Руководителю ОГА
Кыргызской Республики
Ф. И. О.

От _____

Ф. И. О.

**ЗАЯВЛЕНИЕ
О ПРИЕМЕ НА РЕГИСТРАЦИЮ**

Прошу указанное ниже воздушное судно зарегистрировать в Реестре ГВС Кыргызской Республики и выдать Свидетельство о регистрации.

1. Собственник ВС _____

(наименование/ФИО, адрес, контактные данные)

2. Пользователь/эксплуатант ВС _____

(наименование/ФИО, адрес, контактные
данные)

3. Основное место базирования ВС _____

(аэропорт, государство и т.д.)

4. Место, где может быть осмотрено ВС _____

(аэропорт/аэродром, государство и
т.д.)

5. Данные о воздушном судне:

Государство регистрации _____

Национальный и регистрационный знак _____

Категория и вид (тип) ВС _____

Сертификат типа/эквивалентный документ _____

Изготовитель и дата изготовления _____

(адрес, контактные данные)

Серийный № _____

Назначение _____

Макс. взлётный вес (кг) _____

Компоновка _____

6. Данные о двигателях (мощность и др. ЛТД): _____

	№ 1	№ 2	№ 3	№ 4	
Тип					
Изготовитель и дата изготовления					
Заводской номер					

7. Данные о ВВ: _____

	№ 1	№ 2	№ 3	№ 4	
Тип					
Изготовитель и дата изготовления					
Заводской номер					

8. Иные сведения и информация _____

Примечание. Ресурсные данные и наработка планера, двигателей и винтов могут предоставляться в виде отдельного документа, как приложение к данной заявке.

Подтверждаю, что информация и данные, указанные в заявке являются достоверными.

Заявитель _____
(подпись, инициалы, фамилия)

Дата _____
(для юридических лиц)

М.П.

Форма акта оценки технического
состояния воздушного судна

В ОГА Кыргызской Республики.

АКТ ОЦЕНКИ ТЕХНИЧЕСКОГО
СОСТОЯНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА

1. Данные о воздушном судне:

- Вид и тип Регистрационный знак
(самолет, вертолет)
- Изготовитель и дата изготовления - Заводской
№ Количество ремонтов.....
- Дата и место последнего ремонта.....
(Наименование организации, выполнившей ремонт/государство организации)
- Нарботка с начала эксплуатации час посадок
..... лет
- Нарботка после последнего ремонта час посадок
..... лет
- Назначенный ресурс час..... посадок
..... лет
- Межремонтный ресурс час посадок
..... лет
- Остаток ресурса (назначенный) час
посадок до..... (межремонтный)..... час.....посадок
до
- (дата отработки)
- Укомплектованность
(В соответствии с целью использования данного ВС)

2. Данные о двигателях:.....

(наименование/тип)

№			Нарботка с начала эксплуатаци и	Дата последнего	Межремонтный ресурс	Нарботка после последнего ремонта

	Дата изготовления	Серийный (заводской) №	Часы	Циклы, для ВСУ запуска		Часы	Циклы, для ВСУ запуска	Лет	Часы	Циклы, для ВСУ запуска	Лет
1.											
2.											

3. Данные о воздушных (несущих) винтах:.....

(наименование / тип)

№	Дата выпуска	Серийный (заводской) №	Наработка с начала эксплуатации		Количество ремонтов	Дата последнего	Межремонтный ресурс		Наработка после последнего ремонта	
			часы	лет			часы	лет	часы	лет
1.										
2.										

4. Выполненные виды технического обслуживания:

Дата	Вид / форма выполненного технического обслуживания и ссылка на соответствующий документ
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

5. Выполнение доработок по бюллетеням и требованиям директив лётной годности (указать полноту выполнения доработок, директив и текущего ремонта ВС на момент составления акта)

.....
.....

.....
.....
.....

6. Заключение комиссии

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Председатель комиссии.....

(должность, место работы /подпись/ фамилия,
инициалы / дата)

Члены комиссии		
Фамилия, инициалы	Должность, специальность, место работы	Подпись
.....
.....
.....
.....
.....

М.П.

7. Заключение полномочного ОГА Кыргызской Республики

.....
.....
.....
.....

Представитель ОГА КР /ответственное лицо по лётной годности/

Подпись / фамилия, инициалы/

М.П.
_____ 20 ____ г.

" _____ "

Форма спецификации воздушного судна

В ОГА Кыргызской Республики.

Спецификация воздушного судна
Aircraft Specification

Заполните нижеприведенную форму в соответствии с техническими данными и существующими на воздушном судне оборудованием. При отсутствии необходимой информации своевременная выдача разрешительных документов будет задержана.

Fill in the form provided below in accordance with data and current equipment installed on the board of the Aircraft. Unless the Form is fully completed permits issue of the aircraft will be delayed.

Заявка выполнена для: Application filled in for:	<input type="checkbox"/> Регистрация ВС <input type="checkbox"/> A/C registration	<input type="checkbox"/> Продление летной годности ВС <input type="checkbox"/> A/C Airworthiness prolonging	<input type="checkbox"/> Включение в специальные положения к Свидетельству эксплуатанта <input type="checkbox"/> Including in SOP of АОС
<input type="checkbox"/> Другое / Other			

Часть А / Part A

Тип ВС A/C Type		Регистрационные знаки Current registration number		MAX взл. масса (кг) MTOW (kg)
Заводской номер MSN		Изготовитель ВС A/C manufacturer		MAX посадочный (кг) MAX La Weight (kg)
Дата изготовления Date of Manufacture		Вес конструкции A/C basic weight		Пред. Пер центровка Front balanc

Бывшие регистрац. знаки Former registration number		САХ (%) МАС (%)		Пред. З центровка Rare balance
МАХ кол-во пасс. Кресел МАХ payload РАХ		МАХ кол-во груза (кг) МАХ payload cargo (kg)		Категория В А/C category
Классификация ВС А/C classification	<input type="checkbox"/> сухопутный <input type="checkbox"/> land	<input type="checkbox"/> морской <input type="checkbox"/> marine	<input type="checkbox"/> вертолет <input type="checkbox"/> helicopter	<input type="checkbox"/> амфибия <input type="checkbox"/> amphibian
Категория ВС А/C category	<input type="checkbox"/> пассажирский <input type="checkbox"/> passenger	<input type="checkbox"/> конвертируемый <input type="checkbox"/> convertible	<input type="checkbox"/> грузовой <input type="checkbox"/> cargo	<input type="checkbox"/> перегонка <input type="checkbox"/> ferry flight
Тип двигателя и производитель Type of engine and manufacturer		Заводской номер двигателя MSN of engine	1 2	Заводской н винта MSN of prop
Классификация двигателей Engine classification	<input type="checkbox"/> поршневой <input type="checkbox"/> piston	<input type="checkbox"/> турбовентиляторный <input type="checkbox"/> turbo fan	<input type="checkbox"/> турбовинтовой <input type="checkbox"/> turbo prop	<input type="checkbox"/> турбореактивный <input type="checkbox"/> turbojet

Часть В / Part B

Радио оборудование Radio equipment	Модель Model	Количество Quantity	Мощность Power (Watt)	Вид излучения Type of emission	Спектр частот Frequency Bands or Assigned Frequencies
КВ радиостанция HF transmitter					
УКВ аварийная радиостанция					

VHF Survival Craft Transmitter					
Аварийный приводной передатчик Emergency Locator Transmitter (ELT)					
Самолетный ответчик Transponder					
Радиовысотомер Radio altimeter					

Часть С / Part C

Собственник ВС / A/C Owner	
Почтовый адрес / Post address	
Телефон / Phone	
ФАКС / FAX	
E-mail	
Ответственное лицо (ФИО, должность) Person in Charge (name, position)	

Часть D / Part D

Эксплуатант ВС / A/C Operator	
Почтовый адрес / Post address	
Телефон / Phone	
ФАКС / FAX	
E-mail	
Ответственное лицо (ФИО, должность) Person in Charge (name, position)	
Дата и номер Договора об аренде (совместной эксплуатации, др.) ВС и	

наименование Арендодателя Lessor's name , date and number of Agreement (Lease, Cooperation, etc.)	
Часть Е / Part E (заполняется при снятии с Реестра / to be filled in case of deregistration)	
Страна вывоза / State of export	

Примечание: Ответственное лицо – Руководитель, Технический Директор или менеджер (Директор) по качеству авиакомпании.

Note: Person in Charge – CEO, Technical Director or Quality Manager of Airlines.

Я подтверждаю достоверность приведенных выше данных.

I confirm accuracy of the above – stated data.

Должность, ФИО и подпись ответственного лица

Position, name and signature of Person in Charge

« _____ »

_____ 20 ____ г.

МП (для юридических лиц)

Seal (for legal entities)

Форма учётного свидетельства лёгкого/сверхлёгкого воздушного судна

Лицевая сторона

<p>Кыргызская Республика Министерство транспорта и дорог Агентство Гражданской Авиации</p>		<p>Kyrgyz Republic Ministry of Transport and Roads Civil Aviation Agency</p>
<p>УЧЁТНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ЛВС/СВС</p>		
<p>1. Тип (наименование) воздушного судна / <i>Type of airplane</i></p>	<p>2. Регистрационный опознавательный знак / <i>Registration number of aircraft</i> XX-XXXXX</p>	<p>3. Серийный (идентификационный) номер планера (силовой установки)¹ / <i>Aircraft serial (identification) number (power plane)</i></p>
<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>
<p>4. Собственник / <i>Name of owner:</i></p>		
<p>5. Адрес собственника / <i>Address of owner:</i></p>		
<p>6. Пользователь / <i>Name of user:</i></p>		
<p>7. Адрес пользователя / <i>Address of user:</i></p>		
<p>8. Настоящим удостоверяется, что данное воздушное судно должным образом занесено в Реестр лёгких и сверхлёгких воздушных судов Кыргызской Республики в соответствии с Воздушным кодексом Кыргызской Республики и Конвенцией о международной гражданской авиации от 07.12.1944. / <i>Hereby is certified that the aircraft is duly entered the Register light and ultra-light aircraft of the Kyrgyz Republic according to the Air Code of the Kyrgyz Republic and the Convention on International Civil Aviation of 07.12.1944.</i></p>		

9. Данное Свидетельство выдано только для целей учёта и не является документом, удостоверяющим право собственности на воздушное судно. / *This Certificate is issued for registration purpose only and is not to certify the right for aircraft ownership.*

Дата постановки на учёт _____

Дата выдачи Подпись представителя ОГА
.....

МП.

*

1. При заполнении пункта 3 ставится номер либо планера, либо силовой установки, ненужный элемент зачёркивается. В случае отсутствия серийного (идентификационного) номера планера и силовой установки делается запись «б/н» (без номера).

* Используется Органом гражданской авиации.

Форма Сертификата лётной годности ЛВС/СВС

Кыргызская Республика
 Министерство транспорта и
 дорог
 Агентство гражданской
 авиации



Kyrgyz Republic
 Ministry of Transport & Roads
 Civil Aviation Agency

СЕРТИФИКАТ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ
CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

№

<p>1. Национальные и учётные (регистрационные) знаки: / <i>National and accounting (registration) marks:</i></p>	<p>2. Изготовитель и обозначение ВС изготовителем: / <i>Manufacturer and aircraft designation by the manufacturer:</i></p>	<p>3. Серийный № / MSN:</p>
<p>4. Категория и/или применение: / <i>Category and / or application:</i></p>		
<p>5. Ссылки на действующие нормы лётной годности: / <i>Links to current airworthiness standards:</i></p>		
<p>6. Настоящий сертификат лётной годности выдан в соответствии с Воздушным кодексом Кыргызской Республики и Конвенцией о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 года и относится к вышеуказанному воздушному судну, которое считается пригодным к полетам при условии, что его техническое обслуживание и эксплуатация соответствуют вышеуказанным и установленным эксплуатационным ограничениям. <i>This certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Air Code of the Kyrgyz Republic and Convention of International Civil Aviation dated December 7, 1944. The</i></p>		

above mentioned aircraft is considered to be airworthy when maintained and operated in compliance with the foregoing and the pertinent operating limitations.

7. Срок действия продлён до: / Validity extended to: **Подпись /**
Signature:

7A. Срок действия продлён до: / Validity extended to: **Подпись /**
Signature:

Действительно до / <i>Valid till:</i>	01.02.2022	Имя / Name: Должность / Position:
Дата выдачи / Date of <i>issue:</i> «____» _____ 20 _____	М.П. / Stamp	Подпись / Signature: <i>B.</i> <i>Dzhunushaliev</i>

Форма заявки об исключении ЛВС/СВС
из Реестра ЛВС/СВС Кыргызской Республики

*Руководителю ОГА
Кыргызской Республики*

От _____

ЗАЯВКА ОБ ИСКЛЮЧЕНИИ ЛВС/СВС.

Прошу исключить указанное ниже воздушное судно из Реестра ЛВС/СВС
Кыргызской Республики

_____ (указать причину
исключения)
Собственник _____ ВС

_____ (наименование/ФИО, адрес, контактные данные)
Пользователь/Эксплуатант _____ ВС

_____ (наименование/ФИО, адрес, контактные данные)
Место, где может быть осмотрено _____ ВС

_____ (аэропорт, государство и т.д.)

1. Данные о воздушном судне:

Государство _____ регистрации

Национальный _____ и _____ регистрационный _____ знак

Категория _____ и _____ вид _____ (тип) _____ ВС

Сертификат _____ типа/эквивалентный _____ документ

Изготовитель _____ и _____ дата _____ изготовления

_____ (адрес, контактные данные)
Заводской _____ №

Назначение _____

Макс. взлётный вес (кг)

Компоновка

2. Данные о двигателях:

	№ 1	№ 2	№ 3	№ 4	
Тип					
Изготовитель и дата изготовления					
Заводской номер					

3. Данные о воздушных винтах:

	№ 1	№ 2	№ 3	№ 4	
Тип					
Изготовитель и дата изготовления					
Заводской номер					

4. Номер и дата выдачи первоначального Учётного свидетельства ЛВС/СВС.

Подтверждаю, что информация и данные, указанные в заявке являются достоверными.

Заявитель

(должность, подпись, инициалы, фамилия)

Дата _____
юридических лиц)

М.П. (для

Форма свидетельства о снятии с учёта ЛВС/СВС

<p>Кыргызская Республика Министерство транспорта и дорог Агентство Гражданской Авиации</p>		<p>Kyrgyz Republic Ministry of Transport and Roads Civil Aviation Agency</p>
<p>СВИДЕТЕЛЬСТВО О СНЯТИИ С УЧЁТА ЛВС/СВС</p>		
<p>1. Тип (наименование) воздушного судна / <i>Type of airplane</i></p>	<p>2. Учётный опознавательный знак / <i>Registration number of aircraft</i> XX-XXXXX</p>	<p>3. Серийный (идентификационный) номер планера (силовой установки)¹ / <i>Aircraft serial (identification) number (power plane)</i></p>
<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>
<p>4. Собственник / <i>Name of owner:</i></p>		
<p>5. Адрес собственник / <i>Address of owner:</i></p>		
<p>6. Пользователь / <i>Name of user:</i></p>		
<p>7. Адрес пользователя / <i>Address of user:</i></p>		
<p>8. Настоящим удостоверяется, что данное воздушное судно в соответствии с Воздушным кодексом Кыргызской Республики исключено с книги учёта ОГА Кыргызской Республики. / This is to certify that the aircraft in accordance with the Air Code of the Kyrgyz Republic are properly excluded from books of registration Civil Aviation Authority of the Kyrgyz Republic.</p>		
<p>Дата исключения</p>		
<p>Дата</p>	<p>выдачи</p>	<p>Подпись</p>

МП.
*

1. При заполнении пункта 3 ставится номер либо планера, либо силовой установки, ненужный элемент зачёркивается. В случае отсутствия серийного (идентификационного) номера планера и силовой установки делается запись «б/н» (без номера).

* Используется Органом гражданской авиации.

Форма свидетельства пилота сверхлёгкого воздушного судна

**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫ
КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА
KYRGYZ REPUBLIC**



**ЖАРАНДЫК АВИАЦИЯСЫНЫН
ӨТӨ ЖЕНИЛ АБА КЕМЕСИНИН
УЧКУЧУНУН ЛИЦЕНЗИЯСЫ**

**СВИДЕТЕЛЬСТВО ПИЛОТА
СВЕРХЛЁГКОГО ВОЗДУШНОГО
СУДНА
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

<div data-bbox="395 555 689 891" style="border: 1px solid black; width: 184px; height: 150px; margin: 0 auto;"></div> <p style="text-align: center;">ФОТО</p>	<p>I. КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫ КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА KYRGYZ REPUBLIC</p> <p>II. ЖАРАНДЫК АВИАЦИЯСЫНЫН ӨТӨ ЖЕНИЛ АБА КЕМЕСИНИН УЧКУЧУНУН ЛИЦЕНЗИЯСЫ</p>
<p>IV. (фамилиясы / фамилия)</p> <p>..... (аты / имя)</p> <p>..... (атасынын аты / отчество)</p> <p>..... (туулган датасы / дата рождения)</p> <p>V. (жашаган мамлекети / государство проживания)</p> <p>VI.</p>	<p>IV. (surname)</p> <p>..... (name)</p> <p>..... (date of birth)</p> <p>V. (residence)</p> <p>VI. (citizenship)</p> <p>VIII. Ушул Лицензия жарандык</p>

<p>IX. ЛИЦЕНЗИЯНЫН КОЛДОНУУ МӨӨНӨТҮ СРОК ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА LICENSE VALIDITY (Күнү/айы/жылы / День/месяц/год / Day/month/year)</p> <hr/> <p>До / till чейин (Жооптуу кызматкердин фамилиясы, кызматы / Должность, фамилия ответственного</p>	<p>IX. ЛИЦЕНЗИЯНЫН КОЛДОНУУ МӨӨНӨТҮ СРОК ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА LICENSE VALIDITY (Күнү/айы/жылы / День/месяц/год / Day/month/year)</p> <hr/> <p>До / till чейин (Жооптуу кызматкердин фамилиясы, кызматы / Должность, фамилия ответственного</p>
<p>IX. ЛИЦЕНЗИЯНЫН КОЛДОНУУ МӨӨНӨТҮ СРОК ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА LICENSE VALIDITY (Күнү/айы/жылы / День/месяц/год / Day/month/year)</p> <hr/> <p>До / till чейин (Жооптуу кызматкердин фамилиясы, кызматы / Должность, фамилия ответственного</p>	<p>IX. ЛИЦЕНЗИЯНЫН КОЛДОНУУ МӨӨНӨТҮ СРОК ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА LICENSE VALIDITY (Күнү/айы/жылы / День/месяц/год / Day/month/year)</p> <hr/> <p>До / till чейин (Жооптуу кызматкердин фамилиясы, кызматы / Должность, фамилия ответственного</p>

<p>IX. ЛИЦЕНЗИЯНЫН КОЛДОНУУ МӨӨНӨТҮ СРОК ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА LICENSE VALIDITY (Күнү/айы/жылы / День/месяц/год / Day/month/year)</p> <hr/> <p>До / till чейин (Жооптуу кызматкердин фамилиясы, кызматы / Должность, фамилия ответственного</p>	<p>IX. ЛИЦЕНЗИЯНЫН КОЛДОНУУ МӨӨНӨТҮ СРОК ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА LICENSE VALIDITY (Күнү/айы/жылы / День/месяц/год / Day/month/year)</p> <hr/> <p>До / till чейин (Жооптуу кызматкердин фамилиясы, кызматы / Должность, фамилия ответственного</p>
<p>IX. ЛИЦЕНЗИЯНЫН КОЛДОНУУ МӨӨНӨТҮ СРОК ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА LICENSE VALIDITY (Күнү/айы/жылы / День/месяц/год / Day/month/year)</p> <hr/> <p>До / till чейин (Жооптуу кызматкердин фамилиясы, кызматы / Должность, фамилия ответственного</p>	<p>IX. ЛИЦЕНЗИЯНЫН КОЛДОНУУ МӨӨНӨТҮ СРОК ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА LICENSE VALIDITY (Күнү/айы/жылы / День/месяц/год / Day/month/year)</p> <hr/> <p>До / till чейин (Жооптуу кызматкердин фамилиясы, кызматы / Должность, фамилия ответственного</p>


<p>ХП. КВАЛИФИКАЦИЯЛЫК БЕЛГИЛЕР КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ RATINGS</p> <p>(Аба кеменин түрү, классы, тиби, функциялары, укуктары / Вид, класс, тип воздушного судна, функции, права / Category, class, type of aircraft, functions, rights)</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Берилген датасы</p> <p>..... / /</p>	<p>ХП. КВАЛИФИКАЦИЯЛЫК БЕЛГИЛЕР КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ RATINGS</p> <p>(Аба кеменин түрү, классы, тиби, функциялары, укуктары / Вид, класс, тип воздушного судна, функции, права / Category, class, type of aircraft, functions, rights)</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Берилген датасы</p> <p>..... / /</p>
<p>ХП. КВАЛИФИКАЦИЯЛЫК БЕЛГИЛЕР КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ RATINGS</p> <p>(Аба кеменин түрү, классы, тиби, функциялары, укуктары / Вид, класс, тип воздушного судна, функции, права / Category, class, type of aircraft, functions, rights)</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Берилген датасы</p> <p>..... / /</p>	<p>ХП. КВАЛИФИКАЦИЯЛЫК БЕЛГИЛЕР КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ RATINGS</p> <p>(Аба кеменин түрү, классы, тиби, функциялары, укуктары / Вид, класс, тип воздушного судна, функции, права / Category, class, type of aircraft, functions, rights)</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Берилген датасы</p> <p>..... / /</p>

<p>ХП. КВАЛИФИКАЦИЯЛЫК БЕЛГИЛЕР КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ RATINGS</p> <p>(Аба кеменин түрү, классы, тиби, функциялары, укуктары / Вид, класс, тип воздушного судна, функции, права / Category, class, type of aircraft, functions, rights)</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Берилген датасы</p> <p>..... / /</p>	<p>ХП. КВАЛИФИКАЦИЯЛЫК БЕЛГИЛЕР КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ RATINGS</p> <p>(Аба кеменин түрү, классы, тиби, функциялары, укуктары / Вид, класс, тип воздушного судна, функции, права / Category, class, type of aircraft, functions, rights)</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Берилген датасы</p> <p>..... / /</p>
<p>ХП. КВАЛИФИКАЦИЯЛЫК БЕЛГИЛЕР КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ RATINGS</p> <p>(Аба кеменин түрү, классы, тиби, функциялары, укуктары / Вид, класс, тип воздушного судна, функции, права / Category, class, type of aircraft, functions, rights)</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Берилген датасы</p> <p>..... / /</p>	<p>ХП. КВАЛИФИКАЦИЯЛЫК БЕЛГИЛЕР КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ RATINGS</p> <p>(Аба кеменин түрү, классы, тиби, функциялары, укуктары / Вид, класс, тип воздушного судна, функции, права / Category, class, type of aircraft, functions, rights)</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Берилген датасы</p> <p>..... / /</p>

<p>ХII. КВАЛИФИКАЦИЯЛЫК БЕЛГИЛЕР КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ RATINGS</p> <p>(Аба кеменин түрү, классы, тиби, функциялары, укуктары / Вид, класс, тип воздушного судна, функции, права / Category, class, type of aircraft, functions, rights)</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Берилген датасы</p> <p>..... / /</p>	<p>ХII. КВАЛИФИКАЦИЯЛЫК БЕЛГИЛЕР КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ RATINGS</p> <p>(Аба кеменин түрү, классы, тиби, функциялары, укуктары / Вид, класс, тип воздушного судна, функции, права / Category, class, type of aircraft, functions, rights)</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Берилген датасы</p> <p>..... / /</p>
<p>ХIII. ӨЗГӨЧӨ БЕЛГИЛЕР (чектөөлөр/укуктары) ОСОБЫЕ ОТМЕТКИ (ограничения/права) SPECIAL REMARKS (restrictions/rights)</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>ХIII. ӨЗГӨЧӨ БЕЛГИЛЕР (чектөөлөр/укуктары) ОСОБЫЕ ОТМЕТКИ (ограничения/права) SPECIAL REMARKS (restrictions/rights)</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>

<p>XIII. ӨЗГӨЧӨ БЕЛГИЛЕР (чектөөлөр/укуктары) ОСОБЫЕ ОТМЕТКИ (ограничения/права) SPECIAL REMARKS (restrictions/rights)</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>XIII. ӨЗГӨЧӨ БЕЛГИЛЕР (чектөөлөр/укуктары) ОСОБЫЕ ОТМЕТКИ (ограничения/права) SPECIAL REMARKS (restrictions/rights)</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
<p>XIII. ӨЗГӨЧӨ БЕЛГИЛЕР (чектөөлөр/укуктары) ОСОБЫЕ ОТМЕТКИ (ограничения/права) SPECIAL REMARKS (restrictions/rights)</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>XIII. ӨЗГӨЧӨ БЕЛГИЛЕР (чектөөлөр/укуктары) ОСОБЫЕ ОТМЕТКИ (ограничения/права) SPECIAL REMARKS (restrictions/rights)</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>

Форма Сертификата эксплуатанта

<p>Кыргызская Республика Министерство транспорта и дорог Агентство Гражданской Авиации</p>		<p>Kyrgyz Republic Ministry of Transport and Roads Civil Aviation Agency</p>
<p>СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА <i>AIR OPERATOR'S CERTIFICATE</i> № _____</p>		
<p>Название эксплуатанта: <i>Name of the operator:</i> Коммерческое название: <i>The commercial name:</i> Адрес эксплуатанта: <i>Operator address:</i> Телефон/<i>Tel:</i> Факс/<i>Fax:</i> Электронная почта/<i>e-mail:</i></p>	<p>Контактные данные службы (лица) по руководству полетами: <i>Operational control contact details:</i> Телефон/<i>Tel:</i> Факс/<i>Fax:</i> Электронная почта/<i>e-mail:</i></p>	
<p>Настоящий сертификат удостоверяет о том, что данному эксплуатанту предоставлено право, осуществлять коммерческие воздушные перевозки/авиационные работы, как это определено в прилагаемых эксплуатационных спецификациях, в соответствии с РПП авиакомпании, Воздушным кодексом и авиационными правилами Кыргызской Республики. <i>This certificate certifies this Air operator is authorized to perform commercial air operations / aviation works, as defined in the attached Operations Specifications, in accordance with the Operator's Operations Manual, Air Code and Aviation Rules of Kyrgyz Republic.</i></p>		

Типы воздушных судов и разрешенные зоны полетов указаны в прилагаемых эксплуатационных спецификациях / *Types of aircraft and flight operational regions are described in attached operations specifications.*

Дата выдачи:

Date of issue:

Срок действия до:

Expiry date:

Должность, имя (или инициалы), фамилия и

подпись руководителя ОГА:

Title, name, surname and signature of the Head of

Civil Aviation Authority:

Печать/*Stamp*

Форма эксплуатационной спецификации

**АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА И ДОРОГ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**
*MINISTRY OF TRANSPORT AND ROADS OF THE KYRGYZ REPUBLIC
CIVIL AVIATION AGENCY*

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ
OPERATIONS SPECIFICATIONS

№ СЭ: _____

Наименование эксплуатанта

A) Руководящий состав/(Responsible personnel for management)

Занимая должность	Ф.И.О	Контактные данные
Генеральный директор) <i>General director</i>		
Директор летной службы <i>Flight Operation Director</i>		
Технический директор <i>Maintenance Director</i>		

B) Вид(ы) деятельности (Type(s) of Operations):

Коммерческие воздушные перевозки (Commercial Air Transportation)

A1-пассажирские (passenger) A2-грузовые (cargo)

A3 – авиационные работы (aviation works)

C) Тип(ы) и регистрационные знаки воздушных судов (Type(s) of Aircraft):

Список эксплуатируемых воздушных судов (включая арендованные воздушные суда)/ вид перевозок / коммерческая загрузка и вместимость (кг/пасс)

(Type(s) of aircraft list authorized (including leasing operations)/type of operation)/ payload & capacity (kg/pass)

В собственности: _____ Арендованные: _____

D) Контактные данные АГА (CAA Contact details)

Кыргызская Республика

1, Aymbek-Baatur Str

г. Бишкек, 720044, ул. Ажыбек-Баатыра 1
Kyrgyz Republic

тел. +996 (312) 25 16 19;
16 19;

факс: +996 (312) 25 16 20.
16 20.

720044, Bishkek,

tel. +996 (312) 25

fax: +996 (312) 25

www.caa.kg E-mail: mail@caa.kg

Управление летной эксплуатации (УЛЭ)
25 15 59

Flight Operation Division
(312) 25 16 18

тел. *tel.* +996 (312)

факс. *fax.* +996

Отдел поддержания летной годности (ОПЛГ)
25 15 71

Airworthiness Division
(312) 25 15 71

тел. *tel.* +996 (312)

факс. *fax.* +996

Данные эксплуатационные спецификации являются приложением к СЭ и действительны

до _____ года, заменяют предыдущую версию

This Operations Specification is the attachment to AOC and valid until _____ and supersedes the previous version.

Директор/Зам. Директора

Director / Deputy Director

Форма заявки в ОГА
на получение Сертификата эксплуатанта

Директору ОГА Кыргызской Республики

От _____

ЗАЯВКА
на получение Сертификата эксплуатанта
(первоначальная сертификация или продление (*необходимое подчеркнуть*))

ЗАЯВИТЕЛЬ:

Почтовый адрес:

Юридический адрес:

Номер(а) телефона(ов):

Факс:

Электронная почта:

Коммерческое наименование:

ФИО собственника ВС:

Оперативная связь с эксплуатантом:

Деятельность З А Я В И Т Е Л Я осуществляется на основании законодательства Кыргызской Республики, документов ОГА Кыргызской Республики и Международной организации гражданской авиации (ИКАО), регламентирующих деятельность в области гражданской авиации.

Юридическими основаниями для подачи Заявки на получение Сертификата эксплуатанта являются законодательство Кыргызской Республики, Устав предприятия.

ВОЗДУШНЫЕ СУДА

Для перевозок пассажиров, почты и грузов, выполнения авиационных работ З А Я В И Т Е Л Ь использует ВС: тип (ы) _____

_____, модель (и)

_____, (регистрационный (е) номер

(а) _____

_____, серийный (е) номер (а)

_____, ИЗГОТОВИТЕЛЬ

_____, назначение

_____,

_____, коммерческая

загрузка/вместимость _____

_____.

Все собственные _____ или арендованные _____ предприятием воздушные суда внесены в Государственный реестр гражданских воздушных судов _____, каждое имеет свидетельство о регистрации _____, удостоверение о годности к полётам _____, удостоверение о годности по шумам (для самолётов, выполняющих полёты на МВЛ) _____.

Авиационная техника З А Я В И Т Е Л Я имеет назначенные и межремонтные ресурсы, достаточные для выполнения полётов.

Сертификат(ы) типа(ов)

_____.

Приложение на ___ листах:

- договор купли-продажи ВС _____ (заверенный З А Я В И Т Е Л Е М) на _____ листах;

- договор (ы) аренды (лизинга) ВС _____ (заверенный З А Я В И Т Е Л Е М) на _____ листах.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Техническое обслуживание и текущие ремонты авиационной техники З А Я В И Т Е Л Я производятся _____ .

Список утверждённых организаций по техническому обслуживанию

ВС _____ с указанием наименования _____ ,
адрес _____ .

Подготовка и повышение квалификации инженерно-технического персонала

Сертификаты инженерно-технического персонала

ЭКИПАЖИ

Для выполнения полётов подготовлено следующее количество экипажей (специалистов) (раздельно по внутренним и международным полётам)

Тип ВС	КВС	2-пилот	Всего экипажей

Экипажи поддерживают уровень профессиональной в

Медицинское (предполётное и др.) обеспечение полётов производится соответствующей службой ГА

Данные по лётному составу прилагаются на ___ листах (заверенные З А Я В И Т Е Л Е М).
 Директор летной службы (ФИО)

МАРШРУТЫ, ХАРАКТЕР И РЕГИОНЫ ПОЛЁТОВ

Регион (ы) полётов:

Характер полётов: регулярные и чартерные перевозки, виды авиационных работ

Полёты осуществляются в дневное время.

АЭРОДРОМЫ И ПЛОЩАДКИ

Основной:

_____ .

Запасные:

_____ .

РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЁТОВ

У З А Я В И Т Е Л Я имеется утверждённое Руководство по производству полётов в авиакомпании.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ И МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ

Экипажи З А Я В И Т Е Л Я обеспечиваются аэронавигационной документацией и метео информацией, необходимой для подготовки и выполнения и АМСГ _____ по договору № _____ .

МЕРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Разработаны на основании законодательства Кыргызской Республики в области авиационной безопасности и осуществляются З А Я В И Т Е Л Е М (предоставляется согласованная с ОГА Программа авиационной безопасности) и/или соответствующими службами

_____ .
Охрана

ВС _____

СТРАХОВАНИЕ

Страхование эксплуатируемых ВС _____ осуществляется по договору № _____

_____ (договор, правила страхования, полисы, арендуемые и т.п.)

Страхование экипажей _____ осуществляется по договору № _____

(договор, правила страхования, полисы, арендуемые и т.п.)

Страхование пассажиров _____ осуществляется по договору № _____

(договор, правила страхования, полисы, арендуемые и т.п.)

Страхование груза _____ осуществляется по договору № _____

(договор, правила страхования, полисы, арендуемые и т.п.)

Страхование перед третьими лицами ВС _____ осуществляется по договору № _____

(договор, правила страхования, полисы, арендуемые и т.п.)

_____ .
З А Я В И Т Е Л Ь предоставляет право инспекторам ОГА Кыргызской Республики или уполномоченным лицам осуществлять надзор за организацией, обеспечением и выполнением полётов.

Руководитель предприятия

(подпись)

М.П.

Дата: « ____ » _____ 20 ____ г.

Содержание руководства по производству полётов

1. Структура и содержание РПП.

РПП может выпускаться отдельными частями по конкретным аспектам производства полетов. Любой документ, издаваемый разработчиком и/или, когда применимо, изготовителем, в котором содержатся требования, инструкции, информация или любой другой материал, касающийся эксплуатации или технического обслуживания воздушного судна или любого его компонента, части или оборудования составляет соответствующую часть РПП. РПП имеет следующую структуру:

- а) общие положения;
- б) информация по эксплуатации воздушного судна;
- в) районы, маршруты и аэродромы;
- г) подготовка.

2. Общие положения.

2.1. Организационная структура эксплуатанта и лётной службы. Инструкции с изложением основных обязанностей персонала, имеющего отношение к производству полетов.

2.2. Правила нормирования полетного времени и служебного полетного времени членов экипажа.

2.3. Действия командира воздушного судна, ставшего свидетелем происшествия.

2.4. Состав летного экипажа для каждого типа выполняемого полета, в том числе порядок преемственности выполнения функций командира воздушного судна.

2.5. Точные инструкции по расчету количества топлива и масла, которое необходимо иметь в баках, учитывая условия полета.

2.6. Инструкции по контролю за массой и центровкой.

2.7. Инструктаж относительно вылета и захода на посадку.

2.8. Процедуры ознакомления с районами, маршрутами и аэродромами.

2.9. Инструкции и указания по авиационной безопасности.

3. Информация по эксплуатации воздушного судна.

3.1. Сертификационные ограничения и эксплуатационные ограничения.

3.2. Порядок действий летного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях и связанные с ним контрольные карты.

3.3. Максимальные значения боковой и попутной составляющих ветра для каждого типа эксплуатируемых воздушных судов и уменьшенные значения, подлежащие применению с учетом порывов ветра, низкой видимости, состояния поверхности ВПП, опыта летного экипажа, использования автопилота, нештатных или аварийных ситуаций или любых других связанных с производством полетов факторов.

3.4. Инструкции и данные для расчета массы и центровки.

3.5. Инструкции по загрузке воздушного судна и швартовке груза.

3.6. Системы воздушного судна, соответствующие органы управления и инструкции по их использованию.

4. Маршруты и аэродромы.

4.1. Необходимая информация для соблюдения профилей полетов, предусмотренных правилами, включая определение требований к длине посадочной площадки.

5. Рассмотрение РПП.

5.1. Структуру и содержание РПП рассматривают сотрудники ОГА в период этапа оценки документации заявителя на получения сертификата эксплуатанта.

6. Порядок внесения изменений и дополнений в РПП организации получившей сертификат эксплуатанта.

6.1. При необходимости внесения изменений и дополнений в утверждённый РПП, эксплуатант официальным письмом в адрес ОГА направляет письмо о рассмотрении внесения в РПП предполагаемых изменений и дополнений.

Процедура
утверждения Программ технического обслуживания лёгких и
сверхлёгких воздушных судов

1. Эксплуатант/пользователь ЛВС/СВС разрабатывает Программу по техническому обслуживанию ЛВС/СВС и утверждает её в ОГА Кыргызской Республики.

2. Утверждение Программы ТО ЛВС/СВС эксплуатанта/пользователя подтверждает признание её соответствия требованиям авиационных правил Кыргызской Республики и документации разработчика и (или) производителя авиационной техники.

3. Ревизия Программы ТО ЛВС/СВС эксплуатанта/пользователя осуществляется при прохождении процедур выдачи Сертификата эксплуатанта и (или) выдачи сертификата лётной годности ВС.

4. Своевременность, качество и полнота работ по ТО, в соответствии с Программой ТО ЛВС/СВС возлагается на держателя Сертификата эксплуатанта или пользователя. Надзор за выполнением Программ ТО ЛВС/СВС осуществляет ОГА Кыргызской Республики.

5. Для всесторонней оценки Программы ТО ЛВС/СВС ОГА Кыргызской Республики использует комплексную контрольную карту (чек-лист).

6. Замечания, выявленные в Программе ТО ЛВС/СВС, сообщаются эксплуатанту/пользователю для их устранения.

Конец документа.