



**БУЙРУК
ПРИКАЗ**

2025-ж. 21-июль № 23-244

Бишкек ш.
г. Бишкек

**«Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин
эксплуатациялоочуларынын ишмердүүлүгүн сертификациялоо жана
көзөмөлдөө процедуралары боюнча эксплуатациялык
спецификацияларды (LVO) берүү тартиби жөнүндө Нусканы» бекитүү
жана күчүнө киргизүү тууралуу**

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин алдындагы Жарандык авиация боюнча мамлекеттик агенттигинин (мындан ары – Мамлекеттик агенттик) 2025-жылдын 26-майындагы №12-108 буйругунун негизинде «Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин алдындагы Жарандык авиация боюнча мамлекеттик агенттигинин документтерин англис тилине которуу жана актуалдаштыруу боюнча, эл аралык аудиттерге даярдык көрүү алкагында» жана эл аралык уюмдар менен өз ара аракеттенүүнүн натыйжалуулугун жогорулатуу, ички документациянын эл аралык аудиттер жана өнөктөштөр үчүн жеткиликтүүлүгүн жана түшүнүктүүлүгүн жогорулатуу максатында, **буйрук кылам:**

1. Бекитилсин жана күчүнө киргизилсин:

– «Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатациялоочуларынын ишмердүүлүгүн сертификациялоо жана көзөмөлдөө процедуралары боюнча эксплуатациялык спецификацияларды (LVO) берүү тартиби жөнүндө Нусканы» бекитүү жана күчүнө киргизүү тууралуу.

2. 1-пунктта көрсөтүлгөн Нускаманы ушул буйрукка кол коюлган учурдан тартып күчүнө кирет.

3. Мамлекеттик агенттиктин түзүмдүк бөлүмдөрүнүн жетекчилери бул Нусканы аткарууга кабыл алышсын.

4. Мамлекеттик агенттиктин иш кагаздарын жүргүзүүчү М.Т. Тыналиева ушул буйрук жана Нускама менен тиешелүү бөлүмдөрдү тааныштырып, жеткирсин.

5. 2023-жылдын 19-июлундагы №560 номерлүү Мамлекеттик агенттиктин буйругу «Эксплуатациялык спецификацияларды (LVO) берүү боюнча Нускама» жана «Минималдык жабдуулардын тизмесин

(MEL)/конфигурациялардан четөөлөрдүн тизмесин (CDL) бекитүү боюнча Нускама» бекитүү жөнүндө» күчүн жоготту деп табылсын.

6. Ушул буйруктун аткарылышын көзөмөлдөөнү өзүмдө калтырам.

Об утверждении и введении в действие «Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)»

На основании приказа Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики (далее – Государственное агентство) №12-108 от 26.05.2025г. «О переводе на английский язык и актуализации документов Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики в рамках подготовки к международным аудитам», а также в целях повышения эффективности взаимодействия с международными организациями, повышения доступности и упрощения восприятия внутренней документации для международных аудиторов и партнеров, **приказываю:**

1. Утвердить и ввести в действие:

– «Инструкцию по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)».

2. Инструкция, указанная в пункте 1 вступает в силу с момента подписания настоящего приказа.

3. Руководителям структурных подразделений принять к исполнению данную инструкцию.

4. Делопроизводителю Государственного агентства М.Т. Тыналиевой довести настоящий приказ и новую инструкцию до сведения всех соответствующих отделов.

5. Признать утратившим силу приказ Государственного агентства № 560 от 19.07.2023г. Об утверждении «Инструкции по выдаче эксплуатационных спецификаций (LVO)» и «Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигураций (CDL)».

6. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Директор



Д. К. Бостонов

<p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Ревизия Revision	02

«APPROVED»

By the order of the
State Civil Aviation Agency under the
Cabinet of Ministers
of the Kyrgyz Republic
from « » 2025 year.
№



"УТВЕРЖДЕНО"

Приказом Государственного агентства
гражданской авиации при Кабинете
Министров
Кыргызской Республики
от " " 2025 г.
№



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)

Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircraft in the Kyrgyz Republic as it relates to the issuance of Operational specifications (LVO)

Бишкек

<p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Ревизия Revision	02

Введение Introduction

Настоящая Инструкция по эксплуатационным минимумам аэродрома (далее – Инструкция) предназначена для установления порядка определения, применения и контроля эксплуатационных минимумов, используемых при выполнении полётов воздушных судов в гражданской авиации Кыргызской Республики. Учитывая ключевую роль эксплуатационных минимумов в обеспечении безопасности полётов, Инструкция направлена на формирование единого подхода к их использованию в различных фазах полёта.

Инструкция охватывает основные компоненты эксплуатационных минимумов, включая факторы, влияющие на взлёт, начальный набор высоты, наземное движение и заход на посадку по приборам. Особое внимание уделено требованиям к видимости (в том числе RVR), а также применению захода на посадку с непрерывным снижением (CDFA). Дополнительно рассматриваются классификация заходов на посадку по характеристикам, а также необходимость законодательного обеспечения этих процедур.

Цель Инструкции — обеспечить безопасное и стандартизированное выполнение полётов путём чёткого определения эксплуатационных минимумов и требований к ним. Реализация положений документа способствует приведению национальных процедур в соответствие с международными стандартами, а также повышает надёжность и предсказуемость авиационных операций.

Соблюдение изложенных положений обеспечит высокий уровень безопасности, улучшит качество планирования и выполнения полётов и поддержит развитие авиационной системы Кыргызской Республики.

This Instruction on Airfield Operational Minimums (hereinafter – the Instruction) is intended to establish the procedures for determining, applying, and monitoring operational minimums used in the performance of flights by civil aircraft in the Kyrgyz Republic. Given the critical role of operational minimums in ensuring flight safety, the Instruction aims to provide a unified approach to their application during all phases of flight.

The Instruction covers the key components of operational minimums, including the factors affecting takeoff, initial climb, ground movement, and instrument approach procedures. Special attention is given to visibility requirements (including RVR), as well as the use of continuously descending final approaches (CDFA). The document also addresses the classification of approaches based on their characteristics and the need for a supporting legislative framework.

The goal of this Instruction is to ensure safe and standardized flight operations by clearly defining operational minimums and their requirements. The implementation of its provisions contributes to aligning national procedures with international standards and enhances the reliability and predictability of aviation operations.

Compliance with the established procedures will support a high level of safety, improve the planning and execution of flights, and foster the development of the aviation system in the Kyrgyz Republic.

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

**Примечание: Английский перевод данного документа носит информационный характер и не является официальным переводом.*

**Note: The English version of this document is for informational purposes only and is not an official translation.*

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Ревизия Revision	02

0.1 Ведомость по документу
0.1 Document Control Sheet

Название документа Document Title	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircraft in the Kyrgyz Republic as it relates to the issuance of Operational specification (LVO)	
Разработчик Developer	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department	
Введено в действие Enforced by	<input type="checkbox"/> впервые First time	<input checked="" type="checkbox"/> ревизия revision
Распорядительный документ Directive Document	Приказ Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «О утверждении и введении в действие Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части касающейся выдачи эксплуатационных сертификатов (LVO)» От _____ 2025г. за № _____ Order of the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic "On Enactment of the Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic with Respect to Issuance of Operational Certificates (LVO)". Dated _____ 2025 No. _____	
Дата введения в действие Date of Entry into Force	«___» _____ 2025 год. «___» _____ 2025 year.	
Место хранения контрольного экземпляра Location of the Master Copy	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department	
Периодичность пересмотра Review Frequency	Один раз в год Once a year	
Ведомость по копии документа Document Copy Register		
Статус экземпляра Copy Status	Контрольный/ Control <input type="checkbox"/>	Рабочий/ Working <input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Порядковый номер Serial number	
Держатель экземпляра Copy Holder	
Ответственный за ведение экземпляра Person Responsible for Maintaining the Copy	

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Ревизия Revision	02

0.2 Содержание:

0.2 Content:

Введение	1
Introduction	2
0.1 Ведомость по документу.....	4
0.1 Document Control Sheet.....	4
0.2 Содержание:.....	6
0.2 Content:	6
0.3 Перечень владельцев документ	8
0.3 List of document owners	8
0.4 Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений.....	9
0.4 Responsible unit for amendments and additions.....	9
0.5 Актуальность страниц.....	9
0.5 Relevance of pages	9
0.6 Изменения и дополнения	9
0.6 Amendments and additions	9
0.7 Область действия	10
0.7 Scope	10
0.8 Связанные документы.....	12
0.8 Related documents.....	12
0.9 Нормативные ссылки	12
0.9 Normative References	12
0.10 Термины и определения.....	13
0.10 Terms and Definitions	13
0.11 Сокращение	31
0.11 Reduction.....	31
0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий	38
0.12 List of Active Pages and Audit Records	38
0.13 Лист регистрации проверок, изменений и дополнений	42
0.13 List of registration of inspection, amendments and additions	42
ГЛАВА 1 Эксплуатационные минимумы аэродрома Общие положения Компоненты эксплуатационных минимумов аэродрома	43
CHAPTER 1 Airfield operational minimums General provisions Components of airfield operational minimums	43
Общие положения.....	47
Схемы в отличие от полетов	48
Factors determining instrument approach approaches.....	45
General provisions	47
Schemes as opposed to flights	48
ГЛАВА 2 Необходимость законодательной базы.....	52

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

CHAPTER 2 Need for a legislative framework.....	52
ГЛАВА 3 Основные требования к самолету и летному экипажу	54
CHAPTER 3 Basic requirements for the airplane and flight crew	54
Система представления данных	60
FLIGHT CREW	54
General provisions.....	54
Data presentation system	60
ГЛАВА 4 Требования к характеристикам бортовых систем при их первоначальном утверждении	62
CHAPTER 4 Performance requirements for on-board systems at initial approval.....	62
ГЛАВА 5 Эксплуатационные процедуры.....	65
CHAPTER 5 Operating procedures	65
ГЛАВА 6 Квалификация и подготовка летного экипажа. Общие положения	68
CHAPTER 6 Flight crew qualification and training. General provisions	68
Приложение 1	71
Appendix 1	71
Инструкция по выдаче эксплуатационных спецификаций (LVO).....	71
Instructions for issuing operating specifications (LVO).....	71

<p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Ревизия Revision	02

0.3 Перечень владельцев документ

0.3 List of document owners

Регистрационный номер экземпляра Copy registration number	Статус Status	Формат Format	Владелец экземпляра Owner of copy	Дата получения Date of receipt	Подпись Signature
1	Контрольный Master Copy	Бумажный / Электронный Hard Copy Electronic	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department Flight Operations Department		
2	Контрольный Master Copy	Бумажный Hard Copy	Канцелярия Chancellery		
3	Копия Copy	Бумажный Hard Copy	Управление сертификации авиационного персонала Aviation Personnel Certification Division		
4	Копия Copy	Бумажный Hard Copy	Отдел мониторинга качества и системы безопасности полетов Quality Monitoring and Safety System Division of the Flight Safety Management		
5	Копия Copy	Бумажный Hard Copy	Отдел поддержки летной годности Airworthiness Support Division		

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

0.4 Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений

0.4 Responsible unit for amendments and additions

Ответственным за внесение изменений и дополнений в настоящую Инструкцию является Управление летной эксплуатации.

The Flight Operations Department is responsible for making amendments and additions to this Instruction.

Контактная информация:

Телефон/факс: 0312 25-15-59

Электронная почта: alimov@caa.kg

Contact information:

Phone/fax: 0312 25-15-59

E-mail: alimov@caa.kg

0.5 Актуальность страниц

0.5 Relevance of pages

Все действующие страницы документа должны быть указаны в **Перечне действующих страниц** с указанием номера страницы, номера ревизии и даты вступления в силу. В случае, если номер страницы, номер ревизии или дата вступления в силу не соответствуют данным, указанным в **Перечне действующих страниц и регистрации изменений**, такие страницы считаются недействительными, не подлежат использованию и должны быть незамедлительно изъяты из документа.

All current pages of the document must be listed in the **List of Current Pages** with the page number, revision number, and effective date. If the page number, revision number or effective date do not correspond to the data indicated in the **List of Valid Pages and Registration of Changes**, such pages shall be considered invalid, shall not be used and shall be immediately removed from the document.

0.6 Изменения и дополнения

0.6 Amendments and additions

Изменения и дополнения в настоящую Инструкцию вносятся в случае:

- Внесения изменений в нормативные документы ГАГА КР;
- Совершенствования производственных процессов;
- Результатов проведенных инспекций и аудитов;
- Расследования авиационных происшествий и инцидентов;
- Научных исследований и рекомендованной практики в области безопасности полетов, авиационной безопасности и качества.

Amendments and additions to this Instruction shall be made in case of:

- Introduction of amendments to the regulatory documents of SCAA KR;
- Improvement of production processes;
- Results of conducted inspections and audits;
- Investigation of aviation accidents and incidents;
- Scientific research and recommended practices in the field of flight safety, aviation safety and quality.

Правом внесения поправок, изменений и

The Head of the Flight Operations Department

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

дополнений в Инструкцию обладает Начальник Управления летной эксплуатации. Для этого необходимо предварительное письменное представление замечаний, предложений и пожеланий от заинтересованных сторон. Все поступившие поправки будут тщательно проанализированы, и при необходимости зарегистрированы с внесением записи в «**Лист регистрации поправок, изменений и дополнений документа**».

0.7 Область действия

0.7 Scope

1. В настоящем документе сформулирована концепция всей системы на основе положений, взятых из соответствующих Приложений и инструктивного материала ИКАО, а также из документов государств и применяемых ими методик.

Предполагается, что этот материал будет полезен для государства, желающего добиться успешных результатов в систематическом развитии всепогодных полетов как в роли государства эксплуатанта/государства регистрации, так и при выполнении им обязанностей государства аэродрома.

Примечание. На государство эксплуатанта возлагается, согласно Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов", обязательство в отношении эксплуатационных минимумов аэродрома. Государства могут выполнить это обязательство путем контроля за установлением эксплуатантами эксплуатационных минимумов.

Приведенный в Данном руководстве инструктивный материал освещает один подход, который позволит выполнить это обязательство, используя любой из двух возможных методов.

has the right to make amendments, changes and additions to the Instruction. This requires prior written submission of comments, suggestions and wishes from interested parties. All amendments received will be thoroughly analyzed and, if necessary, registered with an entry in the **"List of Registration of Amendments, Changes and Additions to the Document"**.

1. This document provides a conceptualization of the entire system based on provisions drawn from the relevant ICAO Annexes and guidance material, as well as from State documents and methodologies.

It is intended that this material will be useful to a State wishing to achieve successful results in the systematic development of all-weather flights, both in its role as an operator/registering State and in its responsibilities as an aerodrome State.

Note. The State of the operator has an obligation under Annex 6 "Operation of Aircraft" with respect to the operational minimums of the aerodrome. States may fulfill this obligation by monitoring the establishment of operating minimums by operators.

The guidance material in this manual highlights one approach that will fulfill this obligation using either of two possible methods.

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

2. По причине сложного характера производства полетов вопрос о всепогодных полетах необходимо рассматривать исходя из концепции всей системы. Основные подсистемы – это наземные и бортовые элементы.

Наземные элементы включают в себя оборудование, обслуживание и препятствия и в основном относятся к компетенции государства аэродрома. Бортовые элементы включают в себя воздушное судно и его оборудование, квалификацию летного экипажа и правила полетов, которые относятся к компетенции государства эксплуатанта/государства регистрации.

3. С учетом упомянутых выше разграничений данное руководство предоставляет инструктивный материал:

- a) для государств эксплуатанта при осуществлении ими надзора за установлением, внедрением и использованием эксплуатантами эксплуатационных минимумов в целях стандартизации методов, используемых при установлении эксплуатационных минимумов аэродрома;
- b) для государств и их эксплуатантов при определении соответствующих требований для перехода, по возможности, к самым низким эксплуатационным минимумам;
- c) для государств аэродрома, с тем, чтобы оказать содействие при установлении эксплуатационных минимумов аэродрома и подчеркнуть необходимость обеспечения наземных средств и служб при планировании введения всепогодных полетов;
- d) для членов летного экипажа и другого персонала, которым необходимо иметь представление о характере этих полетов.

2. Because of the complex nature of flight operations, all-weather flying must be considered from a system-wide perspective. The major subsystems are ground and airborne elements.

Ground elements include equipment, maintenance and obstacles and are mainly the responsibility of the aerodrome State. On-board elements include the aircraft and its equipment, flight crew qualifications and flight rules, which are the responsibility of the State of operator/State of registration.

3. Subject to the above-mentioned distinctions, this manual provides instructional material:

- a) for States of the operator in their oversight of the establishment, implementation and use of operating minima by operators, in order to standardize the methods used in establishing aerodrome operating minima;
- b) for States and their operators in determining the appropriate requirements for moving to the lowest possible operating minima;
- c) For aerodrome States to assist in the establishment of aerodrome operational minimums and to emphasize the need to provide ground facilities and services when planning for the introduction of all-weather flights;
- d) For flight crew members and other personnel who need to be aware of the nature of these flights.

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
	Глава Chapter	0
	Редакция Edition	02

0.8 Связанные документы

0.8 Related documents

Номер/Number	Наименование/ Name
SCAA-QMS-STD-02	Стандарт по разработке нормативных документов ГАГА при КМ КР Standard for the development of regulatory documents of SCAA under the CM of the KR
SCAA-OPS-GM-01	Руководство по выдаче сертификата эксплуатанта Operator's Certificate Issuance Manual
SCAA-OPS-GM-02	Руководство по процедурам продления сертификата эксплуатанта Operator's Certificate Renewal Procedures Manual
SCAA-OPS-GM-31	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушного транспорта КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций ВС Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Air Operators of the Kyrgyz Republic with regard to Issuance of Aircraft Operational Specifications

0.9 Нормативные ссылки

0.9 Normative References

Настоящая Инструкция разработана с учетом требований и рекомендаций следующих документов, стандартов и рекомендуемых практик:

Воздушное законодательство Кыргызской Республики:

- Воздушный Кодекс Кыргызской Республики;
- Авиационные правила Кыргызской Республики-б;
- Руководство по выдаче сертификата эксплуатанта.

This Instruction has been developed taking into account the requirements and recommendations of the following documents, standards and recommended practices:

Aviation Legislation of the Kyrgyz Republic:

- Air Code of the Kyrgyz Republic;
- Aviation Rules of the Kyrgyz Republic-6;
- Guidelines for issuing an Air Operator's Certificate

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Инструктивный материал:

- Doc 8335 ИКАО, «Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора» (издание шестое, 2022);
- Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушного транспорта КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций ВС.

Instructional material:

- ICAO Doc 8335, Guidelines on Procedures for Operational Inspection, Certification and Ongoing Supervision (*Sixth Edition, 2022*);
- Instruction on Procedures for Certification and Supervision of the Activities of Air Transport Operators of the Kyrgyz Republic in the Part Related to the Issuance of Aircraft Operational Specifications.

0.10 Термины и определения

0.10 Terms and Definitions

В настоящей Инструкции, применены следующие термины с соответствующими определениями

Аэропорт - комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенные для приёма и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющие для этих целей необходимое оборудование, авиационный персонал и других работников.

Нормативная документация – локальные документы, устанавливающие требования.

Официальный документ – документ, созданный юридическим или физическим лицом, оформленный и удостоверенный в установленном порядке.

Перечень - систематизированное перечисление документов или иных предметов, объектов или работ в целях распространения на них определенных норм или требований.

Экспертиза - специальное исследование, которое проводится лицом, обладающим знаниями и навыками в определенной отрасли

Воздушное судно - любой летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной или водной поверхности;

In this Instruction, the following terms with appropriate definitions are used

Airport is a complex of facilities that includes an aerodrome, an air terminal, and other facilities designed for receiving and dispatching aircraft, servicing air transportation, and having the necessary equipment, aviation personnel and other employees for these purposes.

Regulatory documentation is local documents that establish requirements.

An official document is a document created by a legal entity or an individual, drawn up and certified in accordance with the established procedure.

List is a systematized list of documents or other items, objects or works in order to apply certain norms or requirements to them.

Expertise is a special study that is carried out by a person who has knowledge and skills in a particular industry

Aircraft - any aircraft maintained in the atmosphere due to its interaction with the air, excluding interaction with air reflected from the ground or water surface;

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Орган гражданской авиации – Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики;

Международная организация гражданской авиации - специализированное учреждение Организации Объединенных Наций, устанавливающее международные нормы и стандарты, необходимые для обеспечения безопасности, надежности и эффективности воздушного сообщения;

Авиакомпания - юридическое лицо, имеющее сертификат эксплуатанта воздушных судов;

Проект договора – это документально оформленное предложение, направленное одной стороной предполагаемых в будущем договорных отношений другой стороне для рассмотрения, изучения и возможного согласования.

Процедура – установленный способ осуществления деятельности или процесса.

Примечание: Процедура может быть документированной или нет.

Требование – потребность или ожидание, которое установлено, обычно предполагается или является обязательным.

Примечание:

– Слова «обычно предполагается» означают, что это общепринятая практика организации и заинтересованных сторон, что рассматриваемые потребности и ожидания предполагаются.

Установленным является такое требование, которое определено, например, в документированной информации.

Когда приведенные ниже термины используются в данном руководстве, они имеют следующие значения:

GLS. Заход на посадку по приборам, основанный на данных GBAS.

Абсолютная высота принятия решения (DA) или относительная высота принятия решения (DH).

Civil Aviation Authority – the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic;

International Civil Aviation Organization - a specialized agency of the United Nations that establishes international norms and standards necessary to ensure the safety, reliability and efficiency of air traffic;

Airline - a legal entity that has an aircraft operator certificate;

A draft contract is a documented proposal sent by one party to the proposed future contractual relationship to the other party for consideration, study and possible approval.

Procedure is an established way of carrying out an activity or process.

Note: The procedure may or may not be documented.

A requirement is a need or expectation that is established, usually assumed or mandatory.

Notes:

– The words "generally assumed" mean that it is a common practice of the organization and stakeholders that the needs and expectations in question are assumed.

An established requirement is one that is defined, for example, in documented information.

When the following terms are used in this manual, they have the following meanings:

GLS. Instrument approach based on GBAS data.

Absolute decision altitude (DA) or relative decision altitude (DH).

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Установленная абсолютная или относительная высота при трехмерном (3D) заходе на посадку на которой должен быть начат уход на второй круг в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку.

Примечание 1. Абсолютная высота принятия решения (DA) отсчитывается от среднего уровня моря (MSL), а относительная высота принятия решения (DH) — от превышения порога ВПП или превышения зоны приземления в зависимости от требований государства аэродрома.

Примечание 2. "Необходимый визуальный контакт с ориентирами" означает видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета. Для полетов по категории III с относительной высотой принятия решения под необходимым визуальным контактом с ориентирами подразумевается контакт, установленный для конкретной схемы и маневра полета.

Примечание 3. В случаях использования обоих выражений, они могут быть для удобства обозначены как «абсолютная/относительная высота принятия решения» и в сокращенном виде как "DA/H".

Абсолютная высота пролета препятствий (ОСА) или относительная высота пролета препятствий (ОСН). Минимальная абсолютная высота или минимальная относительная высота над превышением соответствующего порога ВПП или, в соответствующих случаях, над превышением аэродрома, используемая для обеспечения соблюдения соответствующих критериев пролета препятствий.

Примечание 1. Абсолютная высота пролета препятствий отсчитывается от среднего уровня моря, а относительная высота пролета препятствий — от превышения порога ВПП

The established absolute or relative altitude for a three-dimensional (3D) approach-at which a second-round departure should be initiated if the necessary visual contact with landmarks to continue the approach is not established.

Note 1: Absolute decision altitude (DA) is based on mean sea level (MSL) and relative decision altitude (DH) is based on runway threshold exceedance or landing zone exceedance, depending on airfield State requirements.

Note 2. Required visual contact with landmarks " means visibility of a portion of the visual aids or the approach area for a time sufficient for the pilot to assess the aircraft's position and rate of change relative to the nominal flight path. For Category III flights with relative decision altitude, required visual contact with landmarks means the contact established for a particular flight pattern and maneuver.

Note 3. Where both expressions are used, they may be referred to as "absolute/relative height" for convenience

The absolute obstacle clearance altitude (OCA) or relative obstacle clearance altitude (RCA). The minimum absolute height or minimum relative height above the relevant runway threshold or, where applicable, the aerodrome threshold used to ensure that the relevant obstacle clearance criteria are met.

Note 1: The absolute obstacle clearance is measured from mean sea level and the relative obstacle clearance is measured from the runway threshold exceedance or, in the case of non-

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

или, в случае применения схем неточного захода на посадку, от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 м (7 фут) меньше превышения аэродрома. Относительная высота пролета препятствий для схемы захода на посадку по кругу отсчитывается от превышения аэродрома.

Примечание 2. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму «абсолютная относительная высота пролета препятствий» и сокращение "OCA/H".

Автоматическая система посадки. Бортовое оборудование, которое обеспечивает автоматическое управление самолета во время захода на посадку и посадки.

Автоматическая система управления полетом (AFCS) с режимом автоматического захода на посадку. Бортовое оборудование, которое обеспечивает автоматическое управление траекторией полета самолета во время захода на посадку.

Вертикальная навигация (VNAV). Метод навигации, при котором воздушное судно может выдерживать вертикальный профиль полета с помощью оборудования измерения высоты, внешних ориентиров траектории полета или их сочетания.

Взлеты в условиях низкой видимости (LVTO). Термин, используемый в европейских правилах производства полетов применительно к выполнению взлета с ВПП при значении RVR менее 400 м.

Видимость. Видимость в аэронавигационных целях означает наибольшее из указанного ниже:

- a) самое большое расстояние, на котором расположенный около поверхности земли черный объект надлежащих габаритов может быть замечен и распознан на ярком фоне;
- b) самое большое расстояние, на котором огни с силой света около 1000 кандел могут быть

precision approach schemes, from the aerodrome exceedance or the runway threshold exceedance if it is more than 2 m (7 ft) less than the aerodrome exceedance. The relative obstacle clearance height for a circular approach pattern is from the aerodrome exceedance.

Note 2. Where both concepts are used, the form "absolute relative obstacle clearance altitude" and the abbreviation "OCA/H" may be used for convenience.

Automatic Landing System. On-board equipment that provides automatic control of an airplane during approach and landing.

Automatic Flight Control System (AFCS) with automatic approach mode.

On-board equipment that provides automatic control of the aircraft's flight path during approach and landing.

Vertical Navigation (VNAV). A method of navigation in which an aircraft can maintain a vertical flight profile with a using altitude measurement equipment, external flight path reference points, or a combination of both.

Low Visibility Takeoffs (LVTO). A term used in European flight rules to refer to the performance of a runway take-off when the RVR is less than 400 m.

Visibility. Visibility for aeronautical purposes means the greatest of the following:

- a) The greatest distance at which a black object of proper dimensions near the ground surface can be seen and recognized against a bright background;
- b) The greatest distance at which lamps having a luminous intensity of about 1,000 candela can

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

замечены и идентифицированы на неосвещенном фоне.

Примечание 1. Эти два расстояния имеют различные величины в воздухе с заданным коэффициентом погашения, и величина b) меняется в зависимости от фонового освещения. Величина a) представляет собой метеорологическую оптическую Дальность (MOR).

Примечание 2. Определение относится к данным наблюдений за видимостью в местных обычных и специальных сводках, к данным наблюдений за преобладающей и минимальной дальностью видимости, публикуемым в METAR и SPECI, и к данным наблюдений за видимостью у земли.

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

Визуальные метеорологические условия (ВМУ). Метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, как указано в Приложении 2, соответствующих установленным минимумам или превышающих их.

Визуальный заход на посадку. Заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не соблюдается и заход выполняется по визуальным наземным ориентирам.

Всепогодные полеты. Любое наземное движение, взлет, вылет, заход на посадку или посадка в погодных условиях, ограничивающих визуальное ориентирование.

Высота нижней границы облаков. Высота над поверхностью земли или воды ниже 6000 м (20,000 фут) самого нижнего слоя облачности, закрывающей более половины неба.

Примечание. В некоторых государствах определения высоты нижней границы облаков могут отличаться.

be seen and identified against an unlit background.

Note 1: These two distances have different values in air with a given extinction coefficient, and the value of (b) varies with background illumination. The value of (a) represents the meteorological optical range (MOR).

Note 2: The definition refers to visibility observations in local routine and special bulletins, to prevailing and minimum range observations published in METAR and SPECI, and to visibility observations near the ground.

In-flight visibility. Visibility from the cockpit of an aircraft in the direction of flight.

Visual Meteorological Conditions (VMC). Meteorological conditions expressed in terms of range of visibility, distance to the clouds and the height of the lower boundary of clouds, as specified in Annex 2, corresponding to or exceeding the specified minimums.

Visual approach. Visual landing approach during a flight under the ATC when the instrument approach pattern is partially or partially

All-weather flying. Any ground movement, takeoff, departure, approach, or landing in weather conditions that limit visual orientation.

Lower cloud boundary altitude. The height above the surface of land or water below 6,000 m (20,000 ft) of the lowest layer of cloud covering more than half of the sky.

Note. Some States may have different definitions of the height of the lower cloud boundary.

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Гибридная система. Две или более систем, которые объединяются и рассматриваются как одна система для целей практического применения.

Государство аэродрома. Государство, на территории которого расположен аэродром.

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

Государство эксплуатанта. Государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта.

Дальность видимости на ВПП (RVR). Расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировочные знаки поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию.

Двухотказная комбинированная система посадки. Система, которая состоит из двух или нескольких независимых систем посадки, и в случае отказа одной системы, наведение или управление обеспечивается остающейся системой (остающимися системами), что позволяет выполнить посадку.

Примечание. Двухотказная комбинированная система посадки может состоять из одноотказной системы автоматической посадки с контролируемой индикацией на лобовом стекле, обеспечивающей пилоту такое наведение, которое позволяет после отказа системы автоматической посадки выполнить посадку в режиме ручного управления.

Двухотказная система автоматической посадки. Система автоматической посадки является двухотказной, если в случае захода на посадку, выравнивание и посадка могут быть выполнены с помощью остающейся части автоматической системы.

Запасной аэродром. Аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, когда

Hybrid system. Two or more systems that are combined and treated as one system for practical application purposes.

Airfield State. The State in whose territory an airfield is located.

State of registration. The state in whose registry an aircraft is registered.

State of the operator. The State in which the operator's principal place of business is located or, if the operator has no such place of business, the operator's permanent place of residence.

Runway Visibility Range (RVR). The distance within which the pilot of an aircraft on the runway centerline can see runway surface markings or lights bounding the runway or marking its centerline.

Two-track combined landing system. A system that consists of two or more independent landing systems, and in the event of failure of one system, guidance or control is provided by the remaining system(s), enabling landing to be accomplished.

Note: A dual-failure combined landing system may consist of a single-failure automatic landing system with a controlled windshield display that provides the pilot with guidance that allows a manual landing after an automatic landing system failure.

Dual-tail automatic landing system. An automatic landing system is a dual-failure system if, in the event of an approach, leveling and landing can be accomplished with the remaining portion of the automatic system.

Reserve Aerodrome. An airfield to which an aircraft may proceed when it is impossible or

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной посадки или производить на нем посадку. К запасным относятся следующие аэродромы:

Запасной аэродром при взлете. Запасной аэродром, на котором воздушное судно может произвести посадку, если в этом возникает необходимость вскоре после взлета и не предоставляется возможным использовать аэродром вылета.

Запасной аэродром на маршруте. Аэродром, на котором воздушное судно может произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оно оказалось в нештатной или аварийной обстановке.

Запасной аэродром пункта назначения. Запасной аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, когда невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме намеченной посадки.

Примечание. Аэродром, с которого производится вылет воздушного судна, также может быть запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения для данного воздушного судна.

Заход на посадку по кругу. Дополнение к схеме захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение визуальное полета по кругу над аэродромом перед посадкой.

Заход на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA). Схема полета, соответствующая установившимся схемам захода на посадку, с непрерывным снижением на заключительном этапе неточного захода на посадку по приборам без выравнивания, начиная с абсолютной/относительной высоты в контрольной точке конечного этапа захода на посадку или над ней, до точки на высоте приблизительно 15 м (50 фут) над порогом ВПП, открытой только для посадок, или точки, в которой должен начаться маневр выравнивания для выполняющего полет типа воздушного судна.

impractical to proceed to or land at the intended landing airfield. The following airfields are considered to be alternate airfields:

An alternate airfield at takeoff. An alternate airfield at which an aircraft may land if it becomes necessary shortly after take-off and it is not possible to use the departure airfield.

En-route alternate airfield. An aerodrome at which an aircraft may land in the event that it encounters an abnormal or emergency situation during en-route flight.

An alternate destination airfield. An alternate airfield to which an aircraft may proceed when it is impossible or impractical to land at the intended landing airfield.

Note. The aerodrome from which an aircraft departs may also be an alternate en-route aerodrome or an alternate destination aerodrome for that aircraft.

Circle approach. An addition to the instrument approach scheme, providing for the execution of the following visually flying in a circle over the airfield before landing.

Continuous Descent Final Approach (CDFA). A flight pattern, consistent with established approach patterns, with a continuous descent during the final stage of a non-precision instrument approach without leveling off, starting from the absolute/relative altitude at or above the final stage approach control point to a point approximately 15 m (50 ft) above the landing-only runway threshold, or the point at which the leveling maneuver should begin for the aircraft type being flown.

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Заход на посадку с точностью курсового радиомаяка с вертикальным наведением (LPV). Трехмерный (3D) заход на посадку по приборам типа А или типа В, который использует боковое и вертикальное наведение (SBAS). SBAS кат I является примером 3D LPV типа В.

Заход на посадку с точностью курсового радиомаяка (LP). Заход на посадку по приборам типа А, который использует боковое наведение SBAS.

Заходы на посадку по приборам. Заход на посадку и посадка с использованием приборов навигационного наведения на основе схемы захода на посадку по приборам. Имеется два метода выполнения захода на посадку по приборам:

- а) двухмерный (2D) заход на посадку по приборам с использованием только бокового навигационного наведения; и
- б) трехмерный (3D) заход на посадку по приборам с использованием как бокового, так и вертикального навигационного наведения.

Примечание. Боковое и вертикальное наведение представляет собой наведение, обеспечиваемое с помощью либо наземного радионавигационного средства, либо выдаваемых компьютером навигационных данных наземных, спутниковых, автономных навигационных средств или комплекса этих средств.

Зона приземления (TDZ). Часть ВПП за ее порогом, предназначенная для первого касания ВПП приземляющимися самолетами.

Зона, свободная от препятствия (OFZ). Воздушное пространство над внутренней поверхностью для ограничения зоны захода на посадку, внутренней переходной поверхностью и поверхностью для ограничения зоны ухода на второй круг и той части полосы, которая ограничена этими поверхностями, и в котором могут быть установлены только объекты, имеющие минимальную массу и ломкую

Landing approach with the accuracy of a heading beacon with vertical guidance (LPV). A three-dimensional (3D) Type A or Type B instrument approach that utilizes lateral and vertical guidance (SBAS). SBAS cat I is an example of a 3D Type B LPV.

Landing approach with course beacon (LP) accuracy. Type A instrument approach that utilizes SBAS lateral guidance.

Instrument approaches. An instrument approach and landing using navigation guidance instruments based on an instrument approach pattern. There are two methods of performing an instrument approach:

- (a) two-dimensional (2D) instrument approach using only lateral navigation guidance; and
- (b) a three-dimensional (3D) instrument approach using both lateral and vertical guidance.

Note. Lateral and vertical guidance is guidance provided by means of either a ground-based radio navigation aid or computer-generated navigation data from ground-based, satellite-based, autonomous navigation aids or a combination of these aids.

Touchdown Zone (TDZ). The part of the runway beyond the runway threshold intended for the first touchdown of landing aircraft.

Obstacle Free Zone (OFZ). The airspace above the inner surface to limit the approach zone, the inner transition surface, and the surface to limit the second-round departure zone and the portion of the runway bounded by these surfaces, in which only objects of minimum mass and fragile construction necessary to support aircraft flight may be installed.

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

конструкцию и необходимые для обеспечения полетов воздушных судов.

Категории самолетов. Установлены следующие пять типовых категорий самолетов, основанные на превышении в 1,3 раза скорости сваливания в посадочной конфигурации при максимальной сертифицированной посадочной массе:

Категория А — менее 169 км/ч (91 уз) IAS

Категория В 169 км/ч (91 уз) или больше, но менее 224 км/ч (121 уз) IAS

Категория С 224 км/ч (121 уз) или больше, но менее 261 км/ч (141 уз) IAS

Категория D — 261 км/ч (141 уз) или больше, но менее 307 км/ч (166 уз) IAS

Категория Е 307 км/ч (166 уз) или больше, но менее 391 км/ч (21 уз) IAS

Комбинированная система визуализации. Система воспроизведения изображений, формируемых сочетанием системы технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS) и системы синтезированной визуализации (SVS).

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

Конечный участок захода на посадку. Участок схемы захода на посадку по приборам, в пределах которого производится выход в створ ВПП и снижение для посадки.

Конечный этап захода на посадку. Та часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке (или точке) конечного этапа захода на посадку или при отсутствии такой точки:

а) в конце последнего стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа "ипподром", если таковая предусмотрена; или

б) в точке выхода на последнюю линию пути в схеме захода на посадку и заканчивается в точке района аэродрома, из которой:

1) может быть выполнена посадка; или

Aircraft Categories. The following five typical aircraft categories are established, based on exceeding 1.3 times the stall speed in the landing configuration at the maximum certified landing weight:

Category A - less than 169 km/h (91 knots) IAS

Category B 169 km/h (91 knots) or greater but less than 224 km/h (121 knots) IAS

Category C 224 km/h (121 knots) or more but less than 261 km/h (141 knots) IAS

Category D 261 km/h (141 knots) or more but less than 307 km/h (166 knots) IAS

Category E 307 km/h (166 knots) or greater but less than 391 km/h (21 knots) IAS

Combined imaging system. An image reproduction system formed by a combination of an enhanced vision system (EVS) and a synthesized visualization system (SVS).

Commercial Air Transportation. The flight of an aircraft for the transportation of passengers, cargo, or mail for a fee or for hire.

Final approach section. The portion of an instrument approach pattern within which the runway gate and descent for landing is made.

Final stage of approach. That part of the instrument approach pattern which begins at the designated control point (or points) of the final stage of the approach, or if there is no such point:

a) at the end of the last standard turn, turn onto the landing straight or turn onto the approach track line in a racetrack pattern, if any; or

b) at the point of exit to the last line of track in an approach pattern and terminating at a point in the airfield area from which:

1) a landing can be made; or

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

2) начат уход на второй круг.

Консультативное вертикальное наведение.

Индикация отклонений при вертикальном наведении по траектории, предусмотренная в качестве вспомогательного средства для оказания пилотам помощи в выдерживании ограничений по барометрической абсолютной высоте при выполнении двухмерных (2D) заходов на посадку по приборам.

Критическая зона ILS. Зона определенных размеров рядом с антеннами курсового и глиссадного передатчиков, в которой при выполнении любых полетов с использованием ILS не должны находиться транспортные средства, включая воздушные суда.

Примечание. Критическая зона защищается с той целью, чтобы присутствующие внутри зоны транспортные средства и/или воздушные суда не вызывали помех при прохождении сигнала ILS в пространстве.

Критическая зона MLS. Зона определенных размеров рядом с антеннами азимутального и угломестного передатчиков, в которой при выполнении любых полетов с использованием микроволновой системы посадки (MLS) не должны находиться транспортные средства, включая воздушные суда.

Примечание. Критическая зона защищается с той целью, чтобы присутствующие внутри воздушные суда не создавали неприемлемых помех сигналам наведения.

Место ожидания на ВПП. Место, выделяемое в целях защиты ВПП, поверхности ограничения препятствий или зоны транспортные средства и/или критической чувствительной зоны ILS/MLS, где рулящее воздушное судно и транспортные средства должны остановиться и ждать, если не поступило иного распоряжения от аэродромного диспетчерского пункта.

Примечание. При обмене радиотелефонными сообщениями для того, чтобы указать место ожидания на ВПП используется выражение "линия" "stop"

2) the departure for a second round is initiated.

Advisory vertical guidance. An indication of deviations in vertical heading guidance provided as an aid to assist pilots in maintaining barometric absolute altitude limitations during two-dimensional (2D) instrument approaches.

ILS Critical Zone. An area of defined dimensions near the course and glide path transmitter antennas in which no vehicles, including aircraft, should be located during any ILS flight.

Note. The critical zone is protected so that vehicles and/or aircraft present within the zone do not interfere with the ILS signal in space.

MLS Critical Zone. An area of defined dimensions near the azimuth and angle transmitter antennas in which no vehicles, including aircraft, shall be located during any microwave landing system (MLS) flight.

Note. The critical zone shall be protected to ensure that vehicles and/or aircraft present within the zone do not cause unacceptable interference to guidance signals.

Waiting area on the runway. A place set aside to protect the runway, obstacle limitation surface or vehicle area and/or ILS/MLS critical sensitive area where taxiing aircraft and vehicles must stop and wait, unless otherwise instructed by airfield control.

Note. When exchanging radiotelephone messages, the expression "line" "stop" is used to indicate a waiting place on the runway.

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Минимальная абсолютная высота снижения (MDA) или минимальная относительная высота снижения (MDH). Указанная в схеме двухмерного (2D) захода на посадку по приборам или схеме захода на посадку по кругу абсолютная или относительная высота, ниже которой снижение не должно производиться без необходимого визуального контакта с ориентирами.

Примечание 1. Минимальная абсолютная высота снижения (MDA) отсчитывается от среднего уровня моря (MSL), а минимальная относительная высота (MDH) - от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 м (7 фут) меньше превышения аэродрома. Минимальная относительная высота снижения для захода на посадку по кругу отсчитывается от превышения аэродрома.

Примечание 2. "Необходимый визуальный контакт с ориентирами" означает видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течение времени, Достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета. В случае захода на посадку по кругу необходим визуальный контакт с ориентирами в районе ВПП.

Примечание 3. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму "минимальная абсолютная/относительная высота снижения" и сокращение "MDA H".

Навигация, основанная на характеристиках (PBN). Зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам воздушных судов, выполняющих полет по маршруту ОВД, по схеме захода на посадку по приборам или в установленном воздушном пространстве.

Примечание. Требования к характеристикам определяются в навигационных спецификациях (спецификация RNAV, спецификация RNP) в виде точности, целостности, непрерывности,

Minimum absolute descent altitude (MDA) or minimum relative descent altitude (MDH).

The absolute or relative altitude specified in a two-dimensional (2D) instrument approach pattern or a circular approach pattern below which descent shall not be made without the required visual contact with landmarks.

Note 1. The minimum absolute descent altitude (MDA) is from mean sea level (MSL) and the minimum relative altitude (MDH) is from the aerodrome exceedance or the runway threshold exceedance if its exceedance is more than 2 m (7 ft) less than the aerodrome exceedance. The minimum relative descent altitude for a circling approach is from the aerodrome exceedance.

Note 2. "Required visual contact with landmarks" means visibility of a portion of the visual aids or approach area for a time Sufficient for the pilot to estimate the aircraft's position and rate of change relative to the nominal flight path. In the case of a circular approach, visual contact with landmarks in the runway area is required.

Note 3. Where both concepts are used, the form "minimum absolute/relative height of descent" and the abbreviation "MDA H" may be used for convenience.

Performance Based Navigation (PBN). Area navigation based on the performance requirements of aircraft flying an ATC route, instrument approach pattern, or designated airspace.

Note. Performance requirements are defined in navigation specifications (RNAV specification, RNP specification) in terms of accuracy, integrity, continuity, readiness and functionality

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

готовности и функциональных возможностей, необходимых для выполнения планируемого полета в контексте концепции конкретного воздушного пространства.

Наземная система контроля и коррекции (GBAS). Система контроля и коррекции, с помощью которой пользователь получает информацию по контролю и коррекции непосредственно от наземного передатчика.

Необорудованная ВПП. ВПП, предназначенная для обеспечения полетов воздушных судов, использующих схемы визуального захода на посадку или схемы захода на посадку по приборам до точки, после которой заход на посадку может продолжаться в визуальных метеорологических условиях.

Обзорный радиолокатор. Радиолокационное оборудование, используемое для определения местоположения воздушного судна по дальности и азимуту.

Оборудованная ВПП. Одна из следующих типов ВПП, предназначенная для производства полетов воздушных судов с использованием схем захода на посадку по приборам:

ВПП для неточного захода на посадку. ВПП, оборудованная визуальными и не визуальными средствами, предназначенными для обеспечения посадки после выполнения захода на посадку по приборам типа А при видимости не менее 1000 м.

ВПП для точного захода на посадку по кат I. ВПП, оборудованная визуальными и не визуальными средствами, предназначенными для обеспечения посадки после выполнения захода на посадку по приборам типа В с относительной высотой принятия решения (DH) не менее 60 м (200 фут) и либо при видимости не менее 800 м, либо при дальности видимости на ВПП не менее 550 м.

ВПП для точного захода на посадку по кат II ВПП, оборудованная визуальными и не визуальными средствами, предназначенными для обеспечения посадки после выполнения

required to perform the planned flight in the context of the specific airspace concept.

Ground-based control and correction system (GBAS). A control and correction system by which the user receives control and correction information directly from a ground transmitter.

Unequipped runway. A runway designed to support aircraft using visual approach patterns or instrument approach patterns up to a point after which the approach can proceed under visual meteorological conditions.

Survey radar. Radar equipment used to determine the position of an aircraft by range and azimuth.

Equipped runway. One of the following types of runway designed for Aircraft flight operations using instrument approach patterns:

A runway for non-precision approaches. A runway equipped with visual and non-visual aids designed to ensure landing after a Type A instrument approach with visibility of at least 1000 m.

Runway for precision landing approach according to Cat I. Runway equipped with visual and non-visual aids intended for landing after a B instrument approach with a relative decision height (DH) of at least 60 m (200 ft) and either a visibility of at least 800 m or a runway visibility of at least 550 m.

Runway for precision approach by cat II. A runway equipped with visual and non-visual aids designed to support landing after a B instrument approach with a relative decision

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

захода на посадку по приборам типа В с относительной высотой принятия решения (DH) менее 60 м (200 фут), но не менее 30 м (100 фут) и при дальности видимости на ВПП не менее 300 м.

ВПП для точного захода на посадку по кат III. ВПП, оборудованная действующими до и вдоль всей поверхности ВПП визуальными и не визуальными средствами, предназначенными для обеспечения посадки после выполнения захода на посадку по приборам типа В, и:

А — для захода на посадку и посадки с относительной высотой принятия решения менее 30 м (100 фут) или без ограничения по относительной высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП не менее 175 м.

В — для захода на посадку и посадки с относительной высотой принятия решения менее 15 м (50 фут) или без ограничения по относительной высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП менее 175 м, но не менее 50 м.

С — для захода на посадку и посадки без ограничений по относительной высоте принятия решения и дальности видимости на ВПП.

Примечание 1. Визуальные средства не обязательно должны соответствовать по пересчету имеющимся не визуальным средствам. Критерием выбора визуальных средств являются условия, в которых, как ожидается, будут проводиться полеты.

Примечание 2. В п.2.11.6 настоящего руководства описывается взаимосвязь между определениями оборудованных ВПП и эксплуатационными минимумами аэродрома.

Одноотказная система автоматической посадки. Система автоматической посадки является одноотказной, если, в случае отказа не происходит существенного изменения балансировки самолета, траектории полета или углового положения, но посадка не будет выполняться автоматически.

height (DH) of less than 60 m (200 ft) but not less than 30 m (100 ft) and with a visibility range on the runway of not less than 300 m.

Runway for precision approach to Cat III. A runway equipped with visual and non-visual aids in operation up to and along the entire runway surface designed to provide for landing after an instrument approach of type B, and:

A - for approach and landing with a relative decision height of less than 30 m (100 ft) or no limit on relative decision height and with a runway visibility range of at least 175 m.

B - for approach and landing with a relative decision height of less than 15 m (50 ft) or no limitation on relative decision height and with a runway visibility range of less than 175 m but not less than 50 m.

C - for approach and landing with no restriction on relative decision height or runway visibility.

Note 1. Visual aids do not necessarily have to match the recalculation of existing non-visual aids. The criteria for selecting visual aids are the conditions under which the flights are expected to be conducted.

Note 2. Clause 2.11.6 of this manual describes the relationship between the definitions of

Single-failure automatic landing system. An automatic landing system is a single-failure system if, in the event of a failure, there is no significant change in airplane balance, flight path, or angular position, but the landing will not be performed automatically.

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Относительная высота повышенного внимания. Относительная высота повышенного внимания соответствует относительной высоте над порогом устанавливаемая на основе характеристик самолета и его двухотказной системы автоматической посадки, выше которой заход на посадку по категории III прекращается и начинается уход на второй круг, если произошел отказ в одной из резервных частей системы автоматической посадки или в соответствующем наземном оборудовании.

Переводная метеорологическая видимость (СМУ). Значение (эквивалентное одному из значений RVR), выводимое из сообщаемой метеорологической видимости.

Поверхность визуального участка (VSS). В вертикальном отношении, VSS начинается на относительной высоте порога ВПП и имеет наклон на 1,12 градуса меньше, чем указанный в схеме угол захода на посадку.

Боковая поверхность VSS определяется в томе II PANS-OPS. Полеты в условиях низкой видимости (LVO). Заходы на посадку при значениях RVR менее 550 м и/или с DH менее 60 м (200 фут) или взлеты при значениях RVR менее 400 м.

Правила визуального полета (ПВП). Ряд правил, регулирующих выполнение полета в визуальных метеорологических условиях.

Примечание. Требования к ПВП содержатся в главе 4 Приложения 2.

Правила полетов по приборам (ППП). Ряд правил, регулирующих выполнение полета в приборных метеорологических условиях.

Примечание. Требования к производству полетов по ППП содержатся в главе 5 приложения 2 "Правила полетов". Правила полетов по приборам могут выполняться приборных метеорологических условиях (ПМУ) и визуальных метеорологических условиях (ВМУ).

Приборные метеорологические условия (ПМУ). Метеорологические условия,

Relative Attention Altitude. The Relative Attention Altitude corresponds to the relative altitude above the threshold established on the basis of the characteristics of the aircraft and its two-failure automatic landing system, above which a Category III approach is terminated and a second-round departure is initiated if there is a failure in one of the redundant parts of the automatic landing system or in the associated ground equipment.

Instrument Meteorological Visibility (IMV). A value (equivalent to one of the RVR values) derived from the reported meteorological visibility.

Visual Site Surface (VSS). In vertical terms, the VSS begins at the relative height of the runway threshold and has a slope 1.12 degrees less than the approach angle indicated in the chart.

The lateral surface of the VSS is defined in Volume II of PANS-OPS. Low Visibility Operations (LVO). Landing approaches at RVR values less than 550 m and/or with DH less than 60 m (200 ft) or takeoffs at RVR values less than 400 m.

Visual Flight Rules (VFR). A set of rules governing the performance of flight in visual meteorological conditions.

Note. The requirements for VFR are contained in Chapter 4 of Annex 2.

Instrument Flight Rules (IFR). A set of rules governing flight in instrument meteorological conditions.

Note. The requirements for flight operations under the SRT are contained in Chapter 5 Annex 2, Chapter 5, "Rules of the Air". Instrument flight rules can be performed in instrument meteorological conditions (IMC) and visual meteorological conditions (VMC).

Instrument Meteorological Conditions (IMC). Meteorological conditions expressed in

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков, и высоты нижней границы облаков, как это указано в Приложении 2. Эти величины ниже минимумов, установленных для визуальных метеорологических условий.

Примечание. Установленные минимумы для визуальных метеорологических условий содержатся в главе 4 Приложения 2.

Система индикации на лобовом стекле (HUD). Система индикации, которая отображает пилоту полетную информацию в зоне обзора по ходу полета.

Система наведения для захода на посадку и посадки с индикацией на лобовом стекле (HUDLS). Система наведения для захода на посадку и посадки с использованием коллиматорного индикатора является бортовой приборной системой, которая отображает достаточную информацию и данные наведения на определенной части лобового стекла воздушного судна, наложенные в виде конформной проекции, согласующейся с внешней визуальной обстановкой, и которая позволяет пилоту выполнять маневры воздушного судна вручную, основываясь исключительно на этой информации и наведении при приемлемой для рассматриваемой категории полетов степени характеристик и надежности

Система синтезированной визуализации (SVS). Система индикации получаемых на основе данных синтезированных изображений внешней обстановки в перспективе, открывающейся из кабины пилота.

Система технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS). Система индикации электронных изображений фактической внешней обстановки в реальном масштабе времени, основанная на использовании датчиков изображения.

Примечание. EVS не включает в себя систему ночного видения (NVIS).

terms of visibility range, distance to clouds, and height of the lower cloud boundary as specified in

Annex 2. These values are below the minimums established for visual meteorological conditions.

Note. The established minimums for visual meteorological conditions are contained in Chapter 4 of Annex 2.

Windshield display system (HUD). A display system that displays flight information to the pilot in the field of view as the flight progresses.

HUDLS (windshield display guidance system). A collimator-based approach and landing guidance system is a flight instrument system that displays sufficient information and guidance data on a defined portion of the aircraft windshield, superimposed in a conformal projection consistent with the external visual environment, and that allows the pilot to perform manual maneuvers of the aircraft based solely on that information and guidance at a performance level acceptable for the flight category under consideration and reliably

Synthesized Visualization System (SVS). A system for displaying data-driven synthesized images of the external environment from a cockpit perspective.

Vision system with enhanced visualization capabilities (SVS). A system for displaying electronic images of the actual conditions in Chapter 5 of Annex 2, Rules of the Air.

Vision system with enhanced visualization capabilities (EVS). A system for displaying electronic images of the actual external environment in real time, based on the use of image sensors.

Note. EVS does not include a Night Vision Imaging System (NVIS).

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Система улучшенной визуализации в полете (EFVS). Термин, используемый некоторыми государствами, для обозначения системы EVS, воспроизводящей в реальном масштабе времени электронные изображения фактической внешней обстановки, получаемые с помощью датчиков изображения.

Спутниковая система функционального дополнения (SBAS). Система функционального дополнения с широкой зоной действия, в которой пользователь принимает дополнительную информацию от передатчика, установленного на спутнике.

Стандартный разворот. Маневр, при котором выполняется отворот в сторону от линии заданного пути с последующим разворотом в противоположном направлении, с тем, чтобы воздушное судно вышло на ту же линию заданного пути и следовало по ней в обратном направлении,

Примечание 1. Стандартный разворот считается "левым" или "правым" в зависимости от направления первоначального отворота.

Примечание 2. Стандартные развороты могут выполняться с; горизонтальном полете или при снижении в зависимости от конкретных условий каждого отдельного захода на посадку по приборам.

Схема захода на посадку по приборам. Серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам, при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях, от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда может быть выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте.

Схемы захода на посадку по приборам классифицируются следующим образом:

Enhanced Flight Visualization System (EFVS). A term used by some States to refer to an EVS system that reproduces real-time electronic images of the actual external environment obtained from image sensors.

Satellite-based functional augmentation system (SBAS). A wide-area functional augmentation system in which the user receives supplemental information from a satellite-mounted transmitter.

Standard U-turn. A maneuver in which a maneuver is performed by turning away from the target track line and then turning in the opposite direction so that the aircraft will exit on the same target track line and follow it in the opposite direction,

Note 1. A standard turn is considered a "left" or "right" turn depending on the direction of the initial turn.

Note 2. Standard U-turns may be performed from; horizontal flight or descending, depending on the specific conditions of each individual instrument approach.

Instrument approach pattern. A series of pre-determined maneuvers, performed on the flight instruments, while complying with established obstacle avoidance requirements, from the control point of the initial approach phase or, if applicable, from the beginning of the established arrival route to a point from which a landing can be made, or, if no landing is made, to a point from which the standby or en-route obstacle criteria apply.

Instrument approach schemes are classified as follows:

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Схема неточного захода на посадку (NPA).

Схема захода на посадку по приборам, предназначенная для выполнения двухмерных (2D) заходов на посадку по приборам типа А.

Примечание. Полеты по схемам неточного захода на посадку могут выполняться с использованием метода захода на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA). CDFA с консультативным вертикальным наведением, рассчитываемым бортовым оборудованием (см. PANS-OPS (Doc 8168), том I, часть I, раздел 4, глава 1, п. 1.8.1) считается трехмерным (3D) заходом на посадку по приборам. CDFA с расчетом требуемой вертикальной скорости снижения вручную или с консультативным вертикальным наведением считается Двухмерным (2D) заходом на посадку по приборам. См. PANS-OPS (Doc 8168), том I, разделы 1,7 и 1,8 в отношении Дополнительной информации о CDFA.

Схема захода на посадку с вертикальным наведением (APV). Схема захода на посадку по приборам с использованием основанной на характеристиках навигации (PBN), предназначенная для выполнения трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам типа А.

Схема точного захода на посадку (PA). Схема захода на посадку по приборам на основе использования навигационных систем (ILS, MLS, GLS и SBAS кат 1), предназначенная для выполнения трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам типа А или В. Схема ухода на второй круг. Порядок, которого следует придерживаться в случае невозможности продолжения захода на посадку.

Схемы полетов в условиях низкой видимости (LVP). Специальные схемы, применяемые на аэродроме для обеспечения безопасных заходов на посадку по категориям II и III и/или взлетов в условиях низкой видимости.

Точка запрета захода на посадку. Точка, после которой заход на посадку по приборам не

Non-Precision Approach (NPA).

An instrument approach scheme designed to perform two-dimensional (2D) instrument approaches using Type A instruments.

Note. Flights using non-precision instrument approach patterns may be flown using the Continuous Final Descent Approach (CDFA) approach method. A CDFA with advisory vertical guidance calculated by on-board equipment (see PANS-OPS (Doc 8168), Volume I, Part I, Section 4, Chapter 1, paragraph 1.8.1) is considered a three-dimensional (3D) instrument approach. A CDFA with calculation of the required vertical descent rate manually or with advisory vertical guidance is considered a Two-Dimensional (2D) instrument approach. Refer to PANS-OPS (Doc 8168), Volume I, Sections 1.7 and 1.8 for additional information on CDFA.

Vertical guidance approach pattern (APV). An instrument approach scheme using performance-based navigation (PBN) designed to perform three-dimensional (3D) instrument approaches using Type A instruments.

Precision Approach (PA). Instrument approach scheme based on the use of navigation systems (ILS, MLS, GLS and SBAS cat. 1), designed to perform three-dimensional (3D) instrument approaches of type A or B. Second-round departure scheme. The procedure to be followed in case it is impossible to continue the approach.

Low visibility flight patterns (LVP). Special schemes used at the aerodrome to ensure safe Category II and III approaches and/or take-offs in low visibility conditions.

No-approach point. The point after which an instrument approach does not proceed below 300 m (1,000 ft) above the aerodrome

 <p>Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

продолжается ниже 300 м (1000 фут) над превышением аэродрома или в пределах конечного участка захода на посадку, если сообщаемая видимость или контрольная RVR ниже эксплуатационного минимума аэродрома.

Точка ухода на второй круг (МАРt). Точка в схеме захода на посадку по приборам, в которой или до которой для обеспечения минимального запаса высоты над препятствиями должен начинаться полет по предписанной схеме ухода на второй круг.

Требуемые навигационные характеристики (RNP). Заявление о навигационных характеристиках, необходимых для выполнения полетов в пределах определенного воздушного пространства.

Примечание. Навигационные характеристики и требования определяются для конкретного типа RNP и/или применения.

Устойчивый заход на посадку. Контролируемый заход на посадку, выполняемый в условиях соответствующей конфигурации, скорости и контроля над траекторией полета от заранее определенной точки или абсолютной относительной высоты до точки на 50 фут выше порога ВПП или точки, где начинается маневр выравнивания, если эта точка расположена выше.

Чувствительная зона ILS. Зона за пределами критической зоны, где стоянка и/или движение транспортных средств, включая воздушные суда, контролируется в целях предотвращения возможности возникновения помех при прохождении сигнала ILS во время операций с использованием ILS.

Примечание. Чувствительная зона защищается в целях предотвращения помех, создаваемых большими объектами, Двигающимися за пределами критической зоны, но в обычных пределах границ летного поля.

Чувствительная зона MLS. Зона за пределами критической зоны, где стоянка и/или движение транспортных средств, включая воздушные

exceedance or within the final approach area if the reported visibility or reference RVR is below the aerodrome's operational minimum.

Missed Approach Point (МАРt). The point of departure for the second round (МАРt). The point in the instrument approach pattern at or before which, in order to ensure a minimum altitude margin over obstacles, the flight must commence the prescribed circling pattern.

Required Navigation Performance (RNP). A statement of the navigational characteristics required to fly within a specified airspace.

Note. Navigational characteristics and requirements are defined for a specific RNP type and/or application.

Sustained Approach. A controlled approach performed under conditions of appropriate configuration, speed, and flight path control from a predetermined point or absolute relative altitude to a point 50 feet above the runway threshold or the point where the leveling maneuver begins, if higher.

ILS Sensitive Zone. The area outside the critical zone where parking and/or movement of vehicles, including aircraft, is controlled to prevent the potential for interference with ILS signal propagation during ILS operations.

Note. The Sensitive Zone is protected to prevent interference from large objects Moving outside the Critical Zone but within the normal boundaries of the airfield boundaries.

MLS Sensitive Area. An area outside the critical area where parking and/or movement of vehicles, including aircraft, is controlled to

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

суда, контролируется в целях предотвращения возможности возникновения неприемлемых помех при прохождении сигнала MLS во время операций с использованием MLS.

Примечание. Чувствительная зона защищает от помех, создаваемых крупными объектами находящимися за пределами критической зоны, но в обычных пределах границ летного поля.

Эксплуатационные минимумы аэродрома.
Ограничения использования аэродрома для:

- а) взлета, выражаемые в величинах видимости и или дальности видимости, и, при необходимости, параметрах облачности;
- б) посадки при выполнении двухмерных (2D) заходов на посадку по приборам, выражаемые в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП и минимальной абсолютной/относительной высоты снижения (MDA/H) и, при необходимости, параметрах облачности; и
- с) посадки при выполнении трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам, выражаемые в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП и абсолютной/относительной высоты принятия решения (DA/H), соответствующих типу и или категории полета.

prevent the possibility of unacceptable interference with MLS signal transmission during MLS operations.

Note. The sensitive zone protects against interference from large objects outside the critical zone but within the normal limits of the airfield boundaries.

Aerodrome operational minimums.
Limitations on the use of an airfield for:

- (a) take-off, expressed in terms of visibility and or sight distance values and, where appropriate, cloud parameters;
- б) landings for two-dimensional (2D) instrument approaches, expressed in terms of visibility and/or range on the runway and minimum absolute/relative descent altitude (MDA/H) and, if necessary, cloud cover parameters; and
- (c) landings on three-dimensional (3D) instrument approaches, expressed in terms of visibility and/or range of runway visibility and absolute/relative decision altitude (DA/H) appropriate to the type and or category of flight.

0.11 Сокращение 0.11 Reduction

Термин Term	Определение Definition
ВС AC	Воздушное судно Aircraft
УЛЭ OPS	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department
ОПЛГ AIR	Отдел поддержания летной годности Airworthiness Maintenance Department
АПКР ARKR	Авиационные правила Кыргызской Республики Aviation Rules of the Kyrgyz Republic
БП SMS	Безопасность полетов Flight Safety
ВПП	Взлетно-посадочная полоса

<p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

RNY	Runway
ИКАО ICAO	Международная организация гражданской авиации International Civil Aviation Organization
ОГА CAA	Орган гражданской авиации Civil Aviation Authority
БСПС ACAS	Бортовая система предупреждения столкновений Airborne Collision Avoidance System
ВМУ VMC	Визуальные метеорологические условия Visual Meteorological Conditions
ЕАБП EASA	Европейское агентство по безопасности полетов European Aviation Safety Agency CAT I категория I CAT II категория II CAT III категория III
ОВД ATS	Обслуживание воздушного движения Air Traffic Service
ПВП VFR	Правила визуальных полетов Visual Flight Rules
ПМУ IMC	Приборные метеорологические условия Instrument meteorological conditions
ППП IFR	Правила полетов по приборам Instrument Flight Rules
РЛЭ FOM	Руководство по летной эксплуатации Flight Operations Manual
САИ AIS	Служба аэронавигационной информации Aeronautical Information Service
СЭ AOC	Сертификат эксплуатанта Air Operator Certificate
УВД ATC	Управление воздушным движением Air Traffic Control
AFCS	Автоматическая система управления полетом Automatic Flight Control System
AIC	Циркуляр аэронавигационной информации Aeronautical Information Circular
AIP	Сборник аэронавигационной информации Aeronautical Information Publication
ALS	Система огней приближения Approach Lighting System
AOM	Эксплуатационные минимумы аэродрома Aerodrome Operating Minima
APV	Схема захода на посадку с вертикальным наведением Approach Procedure with Vertical Guidance

<p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

A-SMGCS	Совершенствованная система руления и управления движением на поверхности аэродрома Advanced Surface Movement Guidance and Control System
ATIS	Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома Automatic Terminal Information Service
AVG	Консультативное вертикальное наведение Advisory Vertical Guidance
AWO	Всепогодные полеты All-Weather Operations
BALS	Базовая система огней подхода Basic Approach Lighting System
BARO-VNAV	Барометрическая вертикальная навигация Barometric Vertical Navigation
CDFA	Заход на посадку с непрерывным снижением на конечном участке Continuous Descent Final Approach
CFIT	Столкновение исправного воздушного судна с землей Controlled Flight Into Terrain
CMV	Переводная метеорологическая видимость Converted Meteorological Visibility
CRM	Модель риска столкновения Collision Risk Model
CS	Сертификационные спецификации (EASA) Certification Specifications (EASA)
CVFP	Нанесенные на карту схемы визуальных полетов Charted Visual Flight Procedures
CVS	Комбинированная система визуализации Combined Visual System
DA	Абсолютная высота принятия решения Decision Altitude
DA/H	Абсолютная/относительная высота принятия решения Decision Altitude/Height
DDM	Разность глубин модуляции Modulation Depth Difference
DH	Относительная высота принятия решения Decision Height
DME	Дальномерное оборудование Distance Measuring Equipment
EDTO	Производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром Extended Diversion Time Operations
EFVS	Система улучшенной визуализации в полете Enhanced Flight Vision System

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

EVS	Система технического зрения с расширенными возможностями визуализации Enhanced Vision System
FAF	Контрольная точка конечного этапа захода на посадку Final Approach Fixed
FALS	Система огней подхода полного состава
FMS	Система управления полетом Flight Management System
FOR	Поле обзора Field of View
FSTD	Тренажерное устройство имитации полета Flight Simulation Training Device
GBAS	Наземная система функционального дополнения Ground-Based Augmentation System
GLS	Система посадки с использованием GBAS GBAS Landing System
GNSS	Глобальная навигационная спутниковая система Global Navigation Satellite System
HATh	Относительная высота над порогом Height Above Threshold
HIALS	Система огней подхода высокой интенсивности High-Intensity Approach Lighting System
HUD	Коллиматорный индикатор Head-Up Display
HUDLS	Система посадки с использованием коллиматорного индикатора Head-Up Display Landing System
IALS	Промежуточная система огней подхода Intermediate Approach Lighting System
IAS	Приборная скорость Indicated Air Speed
ILS	Система посадки по приборам Instrumental Landing System
ISA	Международная стандартная атмосфера International Standard Atmosphere
UAR	Единые авиационные правила Uniform Aviation Regulations
LDA	Располагаемая посадочная дистанция Landing Distance Available
LED	Светодиод Light Emitting Diode
LOC	Курсовой радиомаяк Localizer

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

LNAV	Боковая навигация Lateral Navigation
LP	Заход на посадку по курсовому радиомаяку Localizer Performance
LPV	Заход на посадку по курсовому радиомаяку с вертикальным наведением Localizer Approach with Vertical Guidance
LVO	Полеты в условиях ограниченной видимости Low Visibility Operations
LVP	Схемы полетов в условиях ограниченной видимости Low Visibility Flight Procedures
MALS	Система огней подхода средней интенсивности Medium Intensity Approach Lighting System
МАРt	Точка ухода на второй круг Missed Approach Point
MDA	Минимальная абсолютная высота снижения Minimum Descent Altitude
MDA/H	Минимальная абсолютная/относительная высота снижения Minimum Descent Altitude/Height
MDH	Минимальная относительная высота снижения Minimum Descent Height
МЕЕ	Минимальный перечень оборудования Minimum Equipment List
МЕТ	Метеорологическая информация Meteorological Information
METAR	Регулярная метеорологическая сводка по аэродрому Routine Aerodrome Weather Report
MID	Средняя точка ВПП Midpoint of Runway
MLS	Микроволновая система посадки Microwave Landing System
МОС	Минимальный запас высоты над препятствием Minimum Obstacle Clearance Altitude
MSL	Средний уровень моря Mean Sea Level
MTBO	Среднее время между перерывами в работе Mean Time Between Overhaul
NALS	Отсутствие системы огней подхода No Approach Lighting System
NDB	Ненаправленный радиомаяк Non-Directional Beacon
NOTAM	Извещение для пилотов Notice to Air Missions
NPA	Неточный заход на посадку

<p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

	Non-Precision Approach
OCA	Абсолютная высота пролета препятствий Obstacle Clearance Altitude
OCA/H	Абсолютная/относительная высота пролета препятствий Obstacle Clearance Altitude/Height
OCH	Относительная высота пролета препятствий Obstacle Clearance Height
OFZ	Зона, свободная от препятствий Obstacle Free Zone
PA	Точный заход на посадку Precision Approach
PAR	Посадочный радиолокатор Precision Approach Radar
PBN	Навигация, основанная на характеристиках Performance-Based Navigation
RCLL	Огни осевой линии ВПП Runway Center Line Lights
RNAV	Зональная навигация Area Navigation
RNP	Требуемые навигационные характеристики Required Navigation Performance
RTZL	Огни зоны приземления ВПП Runway Touchdown Zone Lights
RVR	Дальность видимости на ВПП Runway Visual Range
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика Standards and Recommended Practices
SBAS	Спутниковая система функционального дополнения Satellite-Based Augmentation System
SID	Стандартный маршрут вылета по приборам Standard Instrument Departure
SIGMET	Информация об условиях погоды на маршруте, могущих повлиять на безопасность полета воздушных судов Significant Meteorological Information
SMGCS	Система управления наземным движением и контроля за ним Surface Movement Guidance and Control System
SPECI	Специальная метеорологическая сводка по аэродрому Special Weather Report
SRA	Заход на посадку с помощью обзорного радиолокатора Surveillance Radar Approach
STAR	Стандартный маршрут прибытия по приборам Standard Terminal Arrival Route

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

SVR	Дальность наклонной видимости Slant Visual Range
SVS	Система синтезированной визуализации Synthetic Vision System
TDZ	Зона приземления Touch Down Zone
THR	Порог ВПП Threshold
VDF	УКВ - Радиопеленгаторная станция VHF Direction Finder
VDP	Точка визуального снижения Visual Descent Point
VGSI	Визуальные указатели глиссады Visual Glide Slope Indicator
VIS	Видимость Visibility
VNAV	Вертикальная навигация Vertical Navigation
VOR	Всенаправленный УКВ-радиомаяк VHF Omnidirectional Range

<p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий

0.12 List of Active Pages and Audit Records

Номер главы Chapter number	Номер страницы Page number	Номер ревизии Revision number	Действует с: Effective from:
Глава 0 Chapter 0	1	00	
Глава 0 Chapter 0	2	00	
Глава 0 Chapter 0	3	00	
Глава 0 Chapter 0	4	00	
Глава 0 Chapter 0	5	00	
Глава 0 Chapter 0	6	00	
Глава 0 Chapter 0	7	00	
Глава 0 Chapter 0	8	00	
Глава 0 Chapter 0	9	00	
Глава 0 Chapter 0	10	00	
Глава 0 Chapter 0	11	00	
Глава 0 Chapter 0	12	00	
Глава 0 Chapter 0	13	00	
Глава 0 Chapter 0	14	00	
Глава 0 Chapter 0	15	00	
Глава 0 Chapter 0	16	00	
Глава 0 Chapter 0	17	00	
Глава 0 Chapter 0	18	00	

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Глава 0 Chapter 0	19	00	
Глава 0 Chapter 0	20	00	
Глава 0 Chapter 0	21	00	
Глава 0 Chapter 0	22	00	
Глава 0 Chapter 0	23	00	
Глава 0 Chapter 0	24	00	
Глава 0 Chapter 0	25	00	
Глава 0 Chapter 0	26	00	
Глава 0 Chapter 0	27	00	
Глава 0 Chapter 0	28	00	
Глава 0 Chapter 0	29	00	
Глава 0 Chapter 0	30	00	
Глава 0 Chapter 0	31	00	
Глава 0 Chapter 0	32	00	
Глава 0 Chapter 0	33	00	
Глава 0 Chapter 0	34	00	
Глава 0 Chapter 0	35	00	
Глава 0 Chapter 0	36	00	
Глава 0 Chapter 0	37	00	
Глава 0 Chapter 0	38	00	
Глава 0 Chapter 0	39	00	
Глава 0	40	00	

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Chapter 0			
Глава 0 Chapter 0	41	00	
Глава 0 Chapter 0	42	00	
Глава 1 Chapter 1	43	00	
Глава 1 Chapter 1	44	00	
Глава 1 Chapter 1	45	00	
Глава 1 Chapter 1	46	00	
Глава 1 Chapter 1	47	00	
Глава 1 Chapter 1	48	00	
Глава 1 Chapter 1	49	00	
Глава 1 Chapter 1	50	00	
Глава 1 Chapter 1	51	00	
Глава 2 Chapter 2	52	00	
Глава 2 Chapter 2	53	00	
Глава 3 Chapter 3	54	00	
Глава 3 Chapter 3	55	00	
Глава 3 Chapter 3	56	00	
Глава 3 Chapter 3	57	00	
Глава 3 Chapter 3	58	00	
Глава 3 Chapter 3	59	00	
Глава 3 Chapter 3	60	00	
Глава 3 Chapter 3	61	00	

<p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Глава 4 Chapter 4	62	00	
Глава 4 Chapter 4	63	00	
Глава 4 Chapter 4	64	00	
Глава 5 Chapter 5	65	00	
Глава 5 Chapter 5	66	00	
Глава 5 Chapter 5	67	00	
Глава 6 Chapter 6	68	00	
Глава 6 Chapter 6	69	00	
Глава 6 Chapter 6	70	00	
Приложение 1 Appendix 1	71	00	
Приложение 1 Appendix 1	72	00	
Приложение 1 Appendix 1	73	00	

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	2
		Издание Edition	02

ГЛАВА 1 Эксплуатационные минимумы аэродрома Общие положения Компоненты эксплуатационных минимумов аэродрома

CHAPTER 1 Airfield operational minimums General provisions Components of airfield operational minimums

1. Применительно к заходам на посадку эксплуатационные минимумы аэродрома включают горизонтальный и вертикальный компоненты и выражаются в значениях минимальной видимости/дальности видимости на ВПП (RVR) и минимальной абсолютной/относительной высоты снижения (MDA/H) или абсолютной/относительной высоты принятия решения (DA/H). Эксплуатант должен установить эксплуатационные минимумы аэродрома в соответствии с утвержденным методом использования каждого аэродрома. Во многих государствах предусмотренная схема захода на посадку публикуется в сборнике аэронавигационной информации (AIP) и включает только абсолютную/относительную высоту пролета препятствий (OCA/H) и не содержит никакой информации в отношении требуемого значения минимальной видимости RVR. На основе этой информации эксплуатант будет разрабатывать эксплуатационные минимумы аэродрома.

2. В некоторых государствах применяются установленные государством минимумы, и государства тогда публикуют эти эксплуатационные минимумы аэродрома в своих AIP и/или таких документах, как эксплуатационные спецификации. В этих случаях эксплуатант должен основывать эксплуатационные минимумы аэродрома на опубликованных государственных минимумах, если они являются более высокими в сравнении с минимумами, определенными эксплуатантом. Применительно к заходам на посадку, государственные минимумы обычно включают как горизонтальный, так и вертикальный компоненты эксплуатационных минимумов аэродрома. Минимумы для взлета обычно

1. For approaches, airfield operational minima include horizontal and vertical components and are expressed in terms of minimum runway visibility/visibility distance (RVR) and minimum absolute/relative descent altitude (MDA/H) or absolute/relative decision altitude (DA/H). The operator must establish airfield operational minimums in accordance with the approved method of use of each airfield. In many States, the envisioned approach pattern is published in the Aeronautical Information Publication (AIP) and includes only the absolute/relative obstacle clearance altitude (OCA/H) and no information regarding the required RVR minimum visibility value. The operator will develop airfield operational minimums based on this information.

2. Some States utilize State-determined minimums, and States then publish these airfield operating minimums in their AIPs and/or documents such as operating specifications. In these cases, the operator should base the airfield operating minimums on the published State minimums if they are higher than the minimums determined by the operator. For approaches, State minimums normally include both horizontal and vertical components of aerodrome operational minimums. Minimums for takeoffs are usually expressed as visibility limits or RVRs and take into account all relevant factors of each airfield to be used, including aircraft characteristics. Where there is a specific need to see and avoid obstacles when performing a departure and/or forced

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	2
		Издание Edition	02

выражаются в виде предельных значений видимости или RVR и учитывают все соответствующие факторы каждого аэродрома, который планируется использовать, включая характеристики самолетов. В тех случаях, когда существует специфическая необходимость видеть и обходить препятствия при выполнении вылета и/или вынужденной посадки, должны оговариваться дополнительные условия (например, высота нижней границы облаков).

3. Государства, использующие государственные минимумы для заходов на посадку, обычно применяют государственные минимумы также для взлетов.

Определяющие факторы для наземного движения

6. Минимальная требуемая видимость для выполнения взлета (LVTO) и посадки в большинстве случаев является большей, чем это необходимо для наземного движения. За безопасное расхождение с другими воздушными судами, транспортными средствами и препятствиями в конечном счете отвечает командир воздушного судна. Применительно к полетам в условиях низкой видимости аэродромы обычно должны иметь соответствующие процедуры, призванные повысить безопасность наземных операций в условиях низкой видимости. Такие процедуры должны соответствовать объемам воздушного движения и сложности аэродрома.

Эксплуатантам следует разработать политику и процедуры, касающиеся выполнения операций руления в условиях низкой видимости.

Факторы, определяющие минимумы для взлета и начального набора высоты

8. Имеющиеся для взлета визуальные ориентиры должны быть достаточными, чтобы пилот мог удерживать самолет в допустимых пределах относительно осевой линии ВПП на протяжении всего разбега до момента отрыва или до момента остановки в случае прерванного взлета.

landing, additional conditions (e.g. height of lower cloud boundary) should be specified.

3. States that use State minimums for approaches to land usually apply State minimums for take-offs as well.

Determining factors for land traffic

6. The minimum required visibility for takeoff (LVTO) and landing operations is in most cases greater than that required for ground traffic. Safe divergence from other aircraft, vehicles, and obstacles is ultimately the responsibility of the aircraft commander. For low visibility flights, aerodromes should normally have appropriate procedures in place to enhance the safety of low visibility ground operations. Such procedures should be commensurate with the volume of air traffic and the complexity of the airfield. Operators should develop policies and procedures for low-visibility taxiing operations.

Factors determining the minimums for takeoff and initial climb

8. The visual reference points available for take-off shall be sufficient to enable the pilot to keep the aircraft within acceptable limits relative to the runway centerline throughout the run-up to lift-off or to stop in the case of an aborted take-off.

9. The available landmarks should allow the pilot to make an estimate of the lateral position of

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	2
		Издание Edition	02

9. Имеющиеся ориентиры должны позволять пилоту осуществлять оценку бокового положения самолета и скорости изменения положения. Это обычно достигается за счет внешних визуальных ориентиров, таких как посадочные огни ВПП, огни осевой линии ВПП и маркировка ВПП, но они могут дополняться информацией, полученной с помощью приборов (например, данные HUD).

10. При установлении минимумов для взлета следует обращать внимание на необходимость обеспечения пилота должной информацией в случае возникновения нештатной ситуации или отказа бортовых систем, как например, отказ двигателя. Необходимо также, чтобы после отрыва самолета пилот получал достаточный объем приборной информации, позволяющей ему выдерживать траекторию полета на безопасном удалении от препятствий.

11. В некоторых районах бортовые навигационные системы и наземные навигационные средства могут не обеспечивать достаточную информацию, и в условиях, например, гористой местности, необходимо вводить специальные правила и/или требования. В таких особых случаях может потребоваться визуальная информация.

Значения минимальной видимости или дальности видимости на ВПП для взлета зависят от наличия визуальных ориентиров вдоль ВПП.

12. В случаях, когда этап взлета выполняется исходя из показаний приборов или дополняется такими показаниями, соответствующие значения видимости/дальности видимости на ВПП могут быть уменьшены.

Факторы, определяющие заходы на посадку по приборам

13. При определении эксплуатационных минимумов аэродрома для захода на посадку и посадки учитываются следующие конкретные факторы:

the aircraft and the rate of attitude change. This is usually accomplished by external visual references such as runway landing lights, runway centerline lights, and runway markings, but may be supplemented by instrument information (e.g., HUD data).

10. When establishing takeoff minimums, attention should be paid to the need to provide the pilot with adequate information in the event of an abnormal situation or failure of on-board systems, such as engine failure. It is also necessary that, after the airplane has lifted off, the pilot be provided with sufficient instrument information to enable him or her to maintain the flight path at a safe distance from obstacles.

11. In some areas, airborne navigation systems and ground navigation aids may not provide sufficient information and special rules and/or requirements must be imposed in conditions such as mountainous terrain. In such special cases, visual information may be required.

Values for minimum visibility or sight distance on the runway for take-off depend on the availability of visual landmarks along the runway.

12. In cases where the take-off phase is based on or supplemented by instrument readings, the corresponding runway visibility/distance values may be reduced.

Factors determining instrument approach approaches

13. When determining the operational minimums of an airfield for landing approach and landing shall take into account the following specific factors:

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	2
		Издание Edition	02

- a) точность, с которой самолет может пилотироваться по планируемой траектории захода на посадку с использованием приборов и оборудования, установленных на борту, и за счет наведения, обеспечиваемого навигационными средствами;
- b) характеристики самолета (например, габариты, скорость, характеристики ухода на второй круг), установленное бортовое оборудование (например, HUD, системы автоматической посадки, системы визуализации) и условия на земле (например, препятствия в зонах захода на посадку и ухода на второй круг, наличие невизуальных и визуальных средств);
- c) квалификация летного экипажа в вопросах пилотирования самолета;
- d) применяемая техника пилотирования: выполняется ли заключительный этап захода на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA) или используется техника ступенчатого снижения;
- e) объем внешней визуальной информации, необходимой пилоту для управления самолетом;
- f) взаимосвязь всех этих факторов при демонстрации удовлетворительных характеристик всей системы.

Требования к видимости RVR

14. Требования к видимости RVR должны быть таковыми, чтобы обеспечивалась высокая вероятность того, что достаточные визуальные ориентиры будут видимы из местоположения, где DA/H или MDA/H пересекает нормальную траекторию снижения перед зоной приземления. Элементы видимости применительно к посадочным минимумам определяются основанной на визуальных ориентирах операцией, которую пилот должен выполнить ниже DA/H или MDA/H, чтобы совершить безопасную посадку. Ее выполнение будет зависеть от требований пилота к визуальным ориентирам. Наличие системы огней подхода (ALS) и ее протяженность будут

- a) The accuracy with which the airplane can be piloted on the planned approach trajectory using instruments and equipment installed on board and through guidance provided by navigation aids;
- b) Aircraft characteristics (e.g., size, speed, circling characteristics), installed flight equipment (e.g., HUD, automatic landing systems, visualization systems), and ground conditions (e.g., obstacles in approach areas, obstacles in approach and departure areas, presence of non-visual and visual aids);
- c) The flight crew's proficiency in piloting the aircraft;
- d) The piloting technique used: whether the final approach phase is a continuous final descent approach (CDFA) or a staggered descent technique is used;
- e) the amount of external visual information required by the pilot to control the airplane;
- f) The interrelationship of all these factors in demonstrating satisfactory performance of the overall system.

RVR visibility requirements

14. RVR visibility requirements should be such that there is a high probability that sufficient visual landmarks will be visible from the location where the DA/H or MDA/H crosses the normal descent path before the landing zone. The visibility elements for landing minima are determined by the visual reference-based operation that the pilot must perform below the DA/H or MDA/H to make a safe landing. Its execution will depend on the pilot's visual reference requirements. The presence of the Approach Lights System (ALS) and its extent will also affect the visibility/RVR values required. Generally, an increase in DA/H or MDA/H or

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	2
		Издание Edition	02

также влиять на требуемые значения видимости/RVR. Как правило, увеличение DA/H или MDA/H или требуемых визуальных ориентиров приводит к расширению минимальных значений видимости/RVR.

Заход на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA)

15. Использование методики пилотирования CDFA рекомендуется для уменьшения риска столкновения исправного воздушного судна с землей (CFIT). Если методика CDFA не применяется, например, используется заход на посадку со ступенчатым снижением, может потребоваться увеличивать значения видимости/RVR. Если в критической точке заход на посадку является не установившимся, пилоту может потребоваться дополнительное время реакции для выполнения маневра в вертикальной плоскости. В тех случаях, когда применяется схема NPA и не используется методика CDFA, некоторые государства рекомендуют увеличивать минимумы видимости/RVR на 200 м для воздушных судов кат А и В и на 400 м для воздушных судов кат С и D, чтобы обеспечить визуальный переход к посадке и установившееся снижение воздушного судна на конечном участке перед посадкой.

КЛАССИФИКАЦИЯ ЗАХОДОВ НА ПОСАДКУ НА ОСНОВЕ ХАРАКТЕРИСТИК

Общие положения

16. Концепция PBN, предлагаемая ИКАО, представляет собой переход от навигации на основе датчиков к навигации, основанной на характеристиках. Традиционно требования к навигации воздушных судов устанавливались в привязке к используемым навигационным датчикам, которые определяли классификацию захода на посадку как точный или неточный заход на посадку. Согласно концепции PBN, навигационные требования устанавливаются в привязке к спецификациям характеристик, называемым требуемыми навигационными

visual guidance requirements will increase the minimum visibility/RVR values.

Continuously descending final approach (CDFA)

15. The use of the CDFA piloting technique is recommended to reduce the risk of a ground collision of a serviceable aircraft (CFIT). If the CDFA technique is not used, e.g. a staggered descent approach, it may be necessary to increase visibility/RVR values. If the approach is not steady at the critical point, the pilot may need additional reaction time to perform a vertical maneuver. Where an NPA scheme is used and CDFA is not used, some States recommend that visibility/RVR minimums be increased by 200 m for A and B aircraft and 400 m for C and D aircraft to provide a visual transition to landing and a steady descent of the aircraft in the final leg before landing.

CHARACTERISTIC-BASED APPROACH CLASSIFICATION

General provisions

16. The PBN concept proposed by ICAO represents a shift from sensor-based navigation to performance-based navigation. Traditionally, aircraft navigation requirements were set in relation to the navigation sensors used, which determined the classification of an approach as an accurate or inaccurate approach. Under the PBN concept, navigation requirements are set in reference to performance specifications called required navigation performance (RNP) rather than in reference to traditional sensors.

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	2
		Издание Edition	02

характеристиками (RNP), а не в привязке к традиционным датчикам.

Этот переход и появление таких новых навигационных систем, как спутниковая система функционального дополнения (SBAS) и наземная система функционального дополнения (GBAS), диктуют необходимость прекратить использование старых, основанных на датчиках терминов "точный" и "неточный" заход на посадку и перейти к новой системе классификации заходов на посадку, связанной с основанными на характеристиках спецификациями. Такая новая система будет лучше стимулировать будущее развитие навигационных возможностей, связанных с выполнением заходов на посадку и посадок, основанных, например, на использовании HUD, EVS и SVS.

Схемы в отличие от полетов

17. Основанная на характеристиках классификация заходов на посадку проводит четкое различие между схемами захода на посадку по приборам и заходами на посадку по приборам.

18. Схема захода на посадку по приборам представляет собой схему полета по приборам, позволяющую воздушному судну выдерживать траекторию полета на конечном участке захода на посадку со снижением до заданной относительной высоты пролета препятствий (ОСИ), используя конкретный тип навигационной инфраструктуры.

Схемы захода на посадку по приборам классифицируются как:

- a) схема неточного захода на посадку (NPA);
- b) схема захода на посадку с вертикальным наведением (APV); или
- c) схема точного захода на посадку (PA).

19. Метод выполнения захода на посадку по приборам (2D или 3D) представляет собой способ управления воздушным судном при следовании по схеме. Основанная на характеристиках классификация заходов на посадку сфокусирована на конкретную

This transition and the emergence of new navigation systems such as satellite-based feature augmentation system (SBAS) and ground-based feature augmentation system (GBAS) dictate the need to discontinue the use of the old sensor-based terms "precise" and "imprecise" approach and move to a new approach classification system linked to performance-based specifications. This new system will better incentivize future development of navigation capabilities related to approach and landing performance based on, for example, the use of HUD, EVS, and SVS.

Schemes as opposed to flights

17. Characteristics-based approach classification makes a clear distinction between instrument approach schemes and instrument approaches.

18. An instrument approach pattern is an instrument flight pattern that allows an aircraft to maintain a flight path on the final portion of the approach with a descent to a specified relative obstacle clearance altitude (RCAA) using a specific type of navigation infrastructure.

Instrument approach schemes are categorized as:

- a) Non-precision approach (NPA) scheme;
- b) an instrument-guided approach pattern with vertical guidance (APV); or
- c) precision approach (RA).

19. The instrument approach method (2D or 3D) is the method of controlling an aircraft while following a pattern. A performance-based approach classification is focused on a specific flight operation and is based on piloting minimums and techniques.

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	2
		Издание Edition	02

полетную операцию, и в ее основе лежат минимумы и методы пилотирования.

20. Заходы на посадку по приборам классифицируются в соответствии с эксплуатационными минимумами, установленными для захода на посадку, и методом пилотирования, используемым для данного типа захода на посадку. Возможна такая ситуация, что более современному воздушному судну могут быть предоставлены расширенные эксплуатационные возможности, которые трансформируются в более низкие минимумы, но не изменяют категорию захода на посадку. Например, схема захода на посадку по приборам предназначена для обеспечения некоторой категории захода на посадку (например, кат I типа B), но возможности воздушного судна могут допускать использование более низких минимумов.

Эксплуатационные минимумы классифицируются следующим образом:

- a) Тип А: минимальная относительная высота снижения или относительная высота принятия решения составляет или превышает 75 м (250 фут).
- b) Тип В: относительная высота принятия решения ниже 75 м (250 фут). Операции заходов на посадку по приборам типа В подразделяются на следующие категории:
 - 1) категория (кат I): относительная высота принятия решения не ниже 60 м (200 фут) и либо при видимости не менее 800 м, либо при RVR не менее 550 м;
 - 2) категория II (кат II): относительная высота принятия решения ниже 60 м (200 фут), но не ниже 30 м (100 фут) и RVR не менее 300 м;
 - 3) категория IIIA (кат III A): относительная высота принятия решения ниже 30 м (100 фут) или ограничения по относительной высоте принятия решения отсутствуют и RVR не менее 175 м;
 - 4) категория IIIB (кат III B): относительная высота принятия решения ниже 15 м (50 фут)

20. Instrument approaches are classified according to the operational minimums established for the approach and the piloting method used for that type of approach. It is possible that a more modern aircraft may be given enhanced operational capabilities that translate into lower minimums but do not change the approach category. For example, an instrument approach pattern is designed to provide some approach category (e.g. Cat I Type B), but the aircraft's capabilities may allow the use of lower minimums.

Operational minimums are classified as follows:

- a) Type A: the minimum relative descent altitude or relative decision altitude is at or above 75 m (250 ft).
- b) Type B: The relative decision altitude is below 75 m (250 ft). Type B instrument approach operations are categorized as follows:
 - 1) Category (Cat I): relative decision height not lower than 60 m (200 ft) and either with visibility of at least 800 m or RVR of at least 550 m;
 - 2) Category II (Cat II): relative decision height below 60 m (200 ft) but not below 30 m (100 ft) and an RVR of at least 300 m;
 - 3) Category IIIA (Cat III A): relative decision height below 30 m (100 ft) or no restrictions on relative decision height and RVR not less than 175 m;
 - 4) Category IIIB (Cat III B): relative decision height below 15 m (50 ft) or no

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	2
		Издание Edition	02

или ограничения по относительной высоте принятия решения отсутствуют и RVR менее 175 м, но не менее 50 м;

5) категория III C (кат III C): ограничения по относительной высоте принятия решения и RVR отсутствуют.

21. Методы пилотирования при выполнении захода на посадку по приборам представляют собой двухмерную (2D) или трехмерную (3D) навигацию. При выполнении двухмерного захода на посадку по приборам используется только боковая навигация, а при выполнении трехмерного захода на посадку по приборам используется навигационное наведение в боковой и вертикальной плоскостях. Боковое и/или вертикальное наведение может обеспечиваться либо наземным радионавигационным средством, либо на основе выдаваемых компьютером навигационных данных, получаемых от наземных, спутниковых, автономных навигационных средств или комплекса таких средств. Примеры навигационных датчиков, используемых при выполнении двухмерных заходов на посадку по приборам, включают VOR, NDB, LOC, LP и LDA. Схемы захода на посадку по приборам с использованием PBN при минимумах только для LNAV или LP также являются примерами навигационных спецификаций, используемых при выполнении двухмерных заходов на посадку. Все двухмерные заходы на посадку, выполняемые до MDA/H, относятся к типу А. Трехмерные заходы на посадку по приборам могут классифицироваться как типа А или В, в зависимости от установленных наименьших эксплуатационных минимумов. Примеры навигационных датчиков, используемых при выполнении трехмерных заходов на посадку по приборам типа В, включают ILS, MLS, GBAS и SBAS. Схема захода на посадку с вертикальным наведением (APV) является примером трехмерного захода на посадку по приборам типа А. Схемы с LNAV/VNAV и некоторые

restrictions on relative decision height and RVR less than 175 m, but not less than 50 m;

5) Category III C (Cat III C): no restrictions on relative decision height and no RVR.

21. Instrument approach piloting techniques are either two-dimensional (2D) or three-dimensional (3D) navigation. A 2D instrument approach utilizes only lateral navigation, while a 3D instrument approach utilizes lateral and vertical navigation guidance. Lateral and/or vertical guidance may be provided either by a ground-based radio navigation aid or based on computer-derived navigation data from ground-based, satellite-based, autonomous navigation aids, or a suite of such aids. Examples of navigation sensors used in two-dimensional instrument approaches include VOR, NDB, LOC, LP, and LDA. Instrument approach schemes using PBNs at LNAV-only or LP-only minimums are also examples of navigation specifications used when performing two-dimensional instrument approaches. All two-dimensional approaches performed prior to MDA/H are Type A. Three-dimensional instrument approaches may be classified as Type A or B, depending on the lowest operating minimums established. Examples of navigation sensors used in Type B three-dimensional instrument approaches include ILS, MLS, GBAS, and SBAS. An approach pattern with vertical guidance (APV) is an example of a three-dimensional landing approach using Type A instruments. LNAV/VNAV schemes and some SBAS LPV-based schemes are three-dimensional Type A instrument approaches. See Table 1.

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	2
		Издание Edition	02

схемы на основе SBAS LPV являются трехмерными заходами на посадку по приборам типа А. См. таблицу 1

ип захода на посадку/ Type of approach	Двухмерный (выполняется до MDA/H)/ Two-dimensional (performed before MDA/H)		Трехмерный (выполняется до DA/H)/ Three-dimensional (performed before DA/H)	
	Обычный/ Regular	PBN	Обычный/ Regular	PBN
Тип А (MDH или DH равняется/превышает 75 м (250 фут))/ Type A (MDH or DH equals/exceeds 75 m (250 ft))	VOR, NDB, LOC	APCH (LNAV, EP)	ILS, MLS, GLS Кат I	I APCH (LNAV/VNAV, LPV) (RNP 0,x)
Тип в (DH ниже 75 м (250 фут))/ Type in (DH below 75 m (250 ft))			ILS, MLS, GLS кат I, II или III	APCH (LPV)
<p>Примечание. Для RNP AR APCH минимумы будут представлены как RNP 0,x, где означает значение RNP, установленное на конечном участке захода на посадку (0,3 м. мили; 0,2 м. мили; 0,1 м. мили).</p> <p>Note. For RNP AR ARSN minimums will be represented as RNP 0,x, where denotes the RNP value established at the final approach site (0.3 m-mile; 0.2 m-mile; 0.1 m-mile).</p>				

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	2
		Издание Edition	02

ГЛАВА 2 Необходимость законодательной базы

CHAPTER 2 Need for a legislative framework

22. Ответственность государства за обеспечение безопасности полетов подразумевает принятие таким государством Международных стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в отношении безопасности аэронавигации, предусмотренных в статье 37 Конвенции о международной гражданской авиации. SARPS в отношении производства полетов содержатся в Приложении 6, а в отношении проектирования и сертификации аэродромов приведены в Приложении 14. Хотя могут использоваться различные способы выполнения государствами своих обязательств, однако в любом случае ни один способ не может освободить государство от обязанности создать законодательную базу, предусматривающую разработку и опубликование эксплуатационных правил и методов в соответствии с его обязательствами по Конвенции.

23. В соответствии с концепциями базового авиационного законодательства государства наделяются полномочиями на разработку конкретных правил осуществления всепогодных полетов в районах, находящихся под национальной юрисдикцией. Эти правила должны применяться в отношении национальных эксплуатантов и соответствующих аэродромов. Хотя такие требования могут также распространяться на иностранных эксплуатантов в той степени, в которой это определяется необходимостью выполнения государствами своих обязательств в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации, основная ответственность за безопасное осуществление взлетов и посадок возлагается на государство эксплуатанта. Основные обязанности государства, в котором осуществляются полеты, связаны с сертификацией и надзором

22. The responsibility of a State to ensure safety of flight implies that such State has adopted the International Standards and Recommended Practices (SARPS) for the safety of air navigation provided for in Article 37 of the Convention on International Civil Aviation. The SARPS for flight operations are contained in Annex 6 and for aerodrome design and certification in Annex 14. While there may be different ways in which States can meet their obligations, in any case no method can relieve a State of its obligation to establish a legislative framework providing for the development and promulgation of operational rules and practices in accordance with its obligations under the Convention.

23. Under the concepts of basic aviation legislation, States are empowered to develop specific rules for all-weather flights in areas under national jurisdiction. These regulations should apply to national operators and the airfields concerned. While such requirements may also apply to foreign operators to the extent necessary to meet States' obligations under the Convention on International Civil Aviation, the primary responsibility for the safe conduct of take-offs and landings rests with the State of the operator. The primary responsibilities of the State in which flights are conducted relate to the certification and supervision of airfields, navigational aids, air traffic services and the dissemination, through the AIP, of the necessary information to ensure the conduct of all-weather flights.

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	2
		Издание Edition	02

за аэродромами, навигационными средствами, службами обеспечения воздушного движения и распространением, используя АР, необходимой информации для обеспечения производства всепогодных полетов.

24. Главная цель этих правил заключается в обеспечении требуемого уровня безопасности полетов, но при этом они должны также содержать юридические требования и конкретный инструктивный материал для эксплуатантов и полномочных органов аэродромов, занимающихся производством всепогодных полетов. Конкретные правила, касающиеся таких полетов, являются составной частью правил, которые обычно связаны с санкционированием производства полетов и контролем над ними.

24. The main purpose of these regulations is to ensure the required level of flight safety, but they should also contain legal requirements and specific instructional material for operators and aerodrome authorities involved in all-weather flight operations. Specific rules relating to such flights are part of the rules normally associated with the authorization and control of flights.

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	3
		Издание Edition	02

ГЛАВА 3 Основные требования к самолету и летному экипажу

CHAPTER 3 Basic requirements for the airplane and flight crew

25. В тех случаях, когда самолет будет выполнять полет по правилам полета по приборам (ППП), на нем должны быть установлены пилотажные приборы, связное и навигационное оборудование, позволяющее летному экипажу придерживаться требуемых схем вылета, прибытия и захода на посадку по приборам в соответствии с выполняемой операцией.

26. Применительно к полетам в районе аэродрома с использованием PBN наиболее строгие навигационные спецификации и любые дополнительные навигационные требования, соответствии с Приложением "Выдача свидетельств авиационному персоналу", необходимую квалификацию для эксплуатации самолета по правилам полета по приборам и подготовку к применению конкретных процедур в кабине экипажа. В этой главе рассматриваются методы соблюдения этих требований, а также даются ссылки на документы, в которых они изложены,

Примечание 1. Требования, предъявляемые к оснащению пилотажными приборами для полетов по ППП, изложены в главе 6 части Приложения 6.

Примечание 2. Требования к оборудованию, необходимому для выполнения полетов с использованием PBN, зависят от наиболее строгих навигационных спецификаций, относящихся к выполняемому полету. Требования к оборудованию в зависимости от конкретных навигационных спецификаций приведены в Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN), Doc 9613, том II, часть C.

ЛЕТНЫЙ ЭКИПАЖ

Общие положения

25. Where the aircraft will be flying under instrument flight rules (IFR), it must be fitted with piloting, communications and navigation equipment to enable the flight crew to follow the required instrument departure, arrival and approach patterns appropriate to the operation being flown.

26. For flights in the PBN airfield area, the most stringent navigation specifications and any additional navigation requirements, in accordance with the Aviation Personnel Certification Annex, the necessary qualifications to operate the airplane under instrument flight rules and training in specific cockpit procedures. This chapter discusses the methods of complying with these requirements and provides references to the documents in which they are set forth,

Note 1: The requirements for instrument flight equipment for PPT flight are set out in Chapter 6 of Part 6 of Annex 6.

Note 2: The equipment requirements necessary for PBN flights depend on the most stringent navigational specifications relevant to the flight being flown. Equipment requirements depending on the specific navigation specifications are given in the Performance Based Navigation (PBN) Manual, Doc 9613, Volume II, Part C.

FLIGHT CREW

General provisions

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	3
		Издание Edition	02

27. Важно, чтобы летные экипажи проходили подготовку и получали квалификацию по аспектам всех всепогодных полетов применительно к предполагаемым полетам по приборам. Этот процесс разделен на две части:

- a) наземный инструктаж по основам и теории всепогодных полетов, включая описание характеристик, ограничений и использования схем захода на посадку и вылета по приборам, а также бортового оборудования и наземных средств;
- b) летная подготовка по схемам и приемам, характерным для данного самолета, которую можно проводить на утвержденном тренажерном устройстве имитации полета (FSTD) и/или во время летных тренировок.

Примечание. Инструктивный материал по к оценке FSTD содержится в Руководстве по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета (Doc 9625).

28. Прежде чем летным экипажам будет разрешено выполнять взлет в условиях ограниченной видимости или заход на посадку по приборам, необходимо принять во внимание ряд факторов. Если предвидится специальное утверждение более низких эксплуатационных минимумов аэродрома, следующим факторам необходимо уделить повышенное внимание:

- a) состав летного экипажа;
- b) квалификация и опыт;
- c) начальная подготовка и переподготовка;
- d) специальные процедуры;
- e) эксплуатационные ограничения.

Состав экипажа и его подготовка

29. Требования к минимальному составу летного экипажа содержатся в части I Приложения 6 и соответствующих документах. Информация о распределении обязанностей между членами экипажа должна быть в полном объеме изложена в руководстве

27. It is important that flight crews are trained and qualified in aspects of all all-weather flight as it relates to intended instrument flights. This process is divided into two parts:

- a) ground instruction in the fundamentals and theory of all-weather flight, including a description of the characteristics, limitations, and use of instrument approach and departure schemes, as well as airborne equipment and ground facilities;
- b) Flight training in patterns and techniques specific to the airplane, which may be conducted on an approved flight simulation training device (FSTD) and/or during flight training.

Note. Instructional material for FSTD evaluation is contained in the Flight Simulation Training Device Qualification Evaluation Criteria Manual (Doc 9625).

28. A number of factors must be considered before flight crews are authorized to perform a limited visibility takeoff or instrument approach. If special approval of lower airfield operating minimums is anticipated, the following factors should be given increased consideration:

- a) Flight crew composition;
- b) Qualifications and experience;
- c) Initial training and retraining;
- d) Special procedures;
- e) operational limitations.

Crew composition and training

29. The requirements for minimum flight crew composition are contained in Part I of Annex 6 and related documents. Information on the allocation of duties between crew members should be fully set out in the flight operations manual. In determining the composition of the

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	3
		Издание Edition	02

по производству полетов. При определении состава летного экипажа и распределении обязанностей между его членами следует предусматривать, чтобы у каждого члена экипажа имелось время для выполнения следующих возложенных на него задач:

- a) управление самолетом и контроль за ходом полета;
- b) эксплуатация и контроль за работой бортовых систем;
- c) принятие решений.

30. Для летных экипажей на период после получения начальной квалификации и до приобретения достаточного опыта на конкретном типе самолета вводится дополнительный корректив к минимумам, утвержденным для опытных экипажей. Такой корректив также относится к пилотам, назначенными командирами воздушных судов. Величина этого корректива и необходимый опыт должны определяться государством эксплуатанта после консультаций с эксплуатантом.

31. Программой наземной подготовки к всепогодным полетам для каждого члена летного экипажа должна предусматриваться подготовка с учетом порученных ему обязанностей. Конкретная форма любой учебной программы должна учитывать особенности определенной операции. Она должна охватывать, где это целесообразно, следующие вопросы:

- a) характеристики визуальных и не визуальных средств обеспечения захода на посадку;
- b) конкретные бортовые пилотажные системы управления полетом, приборное оборудование и системы индикации и их соответствующие ограничения;
- c) возможные изменения эксплуатационных минимумов аэродрома, вызванные нарушением работы или выходом из строя приборов или систем;

flight crew and the allocation of duties among its members, provision should be made for each crew member to have time to perform the following assigned tasks:

- a) Controlling and monitoring the airplane;
- b) Operation and control of on-board systems;
- c) decision-making.

30. For flight crews, an additional adjustment to the minimums approved for experienced crews shall be made for the period after initial qualification and until sufficient experience has been acquired in a particular type of aircraft. Such adjustment shall also apply to pilots appointed as aircraft commanders. The amount of this adjustment and the experience required should be determined by the State of the operator after consultation with the operator.

31. The all-weather ground training program for each flight crew member should provide training tailored to his or her assigned duties. The specific form of any training program should be tailored to the particular operation. It should cover, where appropriate, the following:

- a) The characteristics of visual and non-visual approach aids;
- b) Specific airborne flight control systems, instrumentation and display systems and their respective limitations;
- c) Possible changes in airfield operational minimums caused by malfunction or failure of instruments or systems;

<p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	3
		Издание Edition	02

- d) схемы и методы захода на посадку и ухода на второй круг;
- e) использование сводок о видимости и RVR, включая различные методы оценки RVR и недостатки таких методов, особенности тумана и его влияние на связь RVR с визуальным сегментом пилота и проблема визуальных иллюзий;
- f) влияние сдвига ветра, турбулентности, осадков и дневных или ночных условий;
- g) задача пилота на DA/H, MDA/H или MAPt; использование визуальных ориентиров, их наличие и пределы возможностей в условиях ограниченной RVR и при различных углах глиссады, тангажа и обзора из кабины экипажа; относительные высоты, на которых можно рассчитывать на видимость различных ориентиров в реальных условиях; схемы и методы перехода от полета по приборам к визуальному полету, включая высоту уровня глаз пилота, высоту колес и положение антенны при различных углах тангажа;
- h) действия, которые необходимо предпринять в случае ухудшения видимости при нахождении самолета ниже DA/H или MDA/H, и методы перехода от визуального полета к полету по приборам;
- i) действия в случае отказа наземного или бортового оборудования при нахождении самолета выше и ниже DA/H или MDA/H;
- j) важнейшие факторы, которые необходимо учитывать при расчете или определении эксплуатационных минимумов аэродрома, включая потерю высоты при выполнении маневра ухода на второй круг и пролет препятствий;
- k) изменение характеристик автодресселирования или автопилота при нарушении работы системы (например, отказ двигателя, отказ триммера руля высоты);
- l) схемы и приемы взлета в условиях ограниченной видимости, включая прерванный взлет и действия, которое необходимо предпринять в случае ухудшения
- d) Approach and departure patterns and techniques;
- e) The use of visibility and RVR summaries, including various methods of estimating RVR and the disadvantages of such methods, the characteristics of fog and its effect on the relationship of RVR to the pilot's visual segment, and the problem of visual illusions;
- f) the effects of wind shear, turbulence, precipitation and day or night conditions;
- g) the pilot's task on DA/H, MDA/H or MAPt; the use of visual landmarks, their availability and limits of capability under conditions of limited RVR and at various glide, pitch and cockpit viewing angles; the relative altitudes at which visibility of various landmarks can be expected under realistic conditions; patterns and methods of transition from instrument flight to visual flight, including pilot's eye level altitude, wheel height and antenna position at various pitch angles;
- h) Actions to be taken in the event of reduced visibility when the airplane is below DA/H or MDA/H, and methods of transition from visual to instrument flight;
- i) actions to be taken in the event of ground or airborne equipment failure when the aircraft is above and below DA/H or MDA/H;
- j) Critical factors to be considered in calculating or determining aerodrome operational minimums, including loss of altitude during a go-around maneuver and obstacle clearance;
- k) Changes in autothrottle or autopilot performance in the event of system malfunction (e.g. engine failure, rudder trimmer failure);
- l) Patterns and techniques for takeoff in limited visibility conditions, including aborted takeoff and actions to be taken if visibility or

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	3
		Издание Edition	02

видимости или характеристик средств во время разбега для взлета;

m) другие факторы, которые, по мнению государства эксплуатанта, необходимо учитывать.

32. Программа начальной подготовки и переподготовки для выполнения всепогодных полетов (LVO) должна предусматривать обучение всех членов летного экипажа на тренажере и/или в полете на конкретном типе самолета. Государство эксплуатанта по согласованию с эксплуатантом должно определить, какие элементы учебной программы:

a) могут или не могут или должны отрабатываться на FSTD и

b) должны отрабатываться в самолете.

33. Подготовка к выполнению всепогодных полетов (LVO) должна охватывать следующие вопросы:

a) взлет в условиях ограниченной видимости (LVTO), включая случаи отказа систем, отказов двигателей и прерванного взлета;

b) практические действия в случае отказа систем во время захода на посадку, посадки и ухода на второй круг;

c) заход на посадку по приборам при всех работающих двигателях и с неработающим критическим двигателем, используя различные системы наведения и управления, которыми оборудован самолет, до установленных эксплуатационных минимумов и перехода к визуальному полету и посадке;

d) заход на посадку по приборам при всех работающих двигателях и с неработающим критическим двигателем, используя различные системы наведения и управления, которыми оборудован самолет, до установленных эксплуатационных минимумов, после чего осуществляется уход на второй круг, причем все операции выполняются без внешнего визуального ориентирования;

performance of the aids deteriorates during the run-up for takeoff;

m) Other factors which, in the opinion of the State of the operator, need to be taken into account.

32. The initial and refresher training program for all-weather flight operations (LVO) should include simulator and/or in-flight training for all flight crew members on a specific aircraft. The State of the operator, in consultation with the operator, shall determine which elements of the training program:

a) may or may not or must be practiced on the FSTD and

b) should be practiced in the aircraft.

33. All-weather flight operations (LVO) training must cover the following:

a) takeoff in limited visibility conditions (LVTO), including system failures, engine failures, and aborted takeoffs;

b) Practical actions in the event of systems failure during approach, landing, and second-round departure;

c) Instrument approach with all engines running and with a critical engine inoperative, using the various guidance and control systems available in the aircraft, to established operational minimums and transition to visual flight and landing;

d) an instrument approach with all engines running and with the critical engine inoperative, using the various guidance and control systems with which the aircraft is equipped, up to the established operational minimums, followed by a second go-around, all operations being performed without external visual guidance;

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	3
		Издание Edition	02

е) заход на посадку по приборам с использованием бортовой AFCS, после чего осуществляется переход к ручному управлению для выравнивания и посадки; и

ф) схем и методы перехода к полету по приборам и прерывание посадки с последующим уходом на второй круг в результате потери визуальной ориентации ниже DA/H или MDA/H.

34. Частота нарушений работы систем, предусмотренных программой подготовки к выполнению всепогодных полетов, не должна подрывать уверенность летных экипажей в общей целостности и надежности используемых систем.

35. Переподготовка, предусматриваемая положениями части I Приложения 6 для поддержания профессионального уровня пилота самолета определенного типа, а также переподготовка, которую необходимо проходить для подтверждения и продления срока действия квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, обычно будут достаточными для сохранения профессиональных навыков выполнения заходов на посадку по приборам. Однако переподготовка должна включать, как минимум, взлет в условиях ограниченной видимости (LVTO) и все виды заходов на посадку по приборам, на выполнение которых пилоту дано разрешение. Эти заходы на посадку следует выполнять до установленных эксплуатационных минимумов, и пилот должен продемонстрировать уровень профессиональной подготовки, требуемый государством эксплуатанта. Следует учитывать требование о поддержании летной квалификации, предусматривающее, что для сохранения навыков полета по приборам пилоты должны выполнять минимальное количество учебных или реальных заходов на посадку по приборам каждый месяц (или в течение другого приемлемого периода времени). Это требование о поддержании

е) an instrument approach using the airborne AFCS, followed by a transition to manual control for leveling and landing; and

ф) Schemes and techniques for transitioning to instrument flight and aborting the landing followed by a second-round departure as a result of loss of visual orientation below DA/H or MDA/H.

34. The frequency of system malfunctions required by the all-weather flight training program should not undermine flight crews' confidence in the overall integrity and reliability of the systems in use.

35. The refresher training required by the provisions of Part I of Annex 6 to maintain proficiency as a pilot of a particular type of aircraft, and the refresher training required to validate and renew an instrument flight qualification mark, will normally be sufficient to maintain proficiency in instrument approaches. However, refresher training should include, at a minimum, limited visibility takeoff (LVTO) and all types of instrument approaches for which the pilot has been authorized. These approaches should be performed to established operational minimums and the pilot should demonstrate the level of proficiency required by the operator's State. Consideration should be given to the requirement to maintain proficiency, which stipulates that pilots must perform a minimum number of training or actual instrument approaches each month (or other acceptable period of time) to maintain instrument flight skills. This requirement to maintain proficiency is in no way a substitute for retraining.

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	3
		Издание Edition	02

летной квалификации никоим образом не подменяет переподготовку.

Система представления данных

36. Следует внедрить систему предоставления данных, которая позволит проводить постоянные проверки и периодический анализ в период эксплуатационной оценки перед допуском эксплуатанта к полетам по кат II и III. Кроме того, особенно важно, чтобы система предоставления данных использовалась в течение установленного периода для поддержания требуемых характеристик в ходе эксплуатации. Система предоставления данных должна включать информацию о всех удачных и неудачных заходах на посадку, причины последних и регистрировать отказ компонентов системы.

37. Для полетов по кат II может быть достаточным проводить различие между удачными и неудачными заходами на посадку и составлять вопросник, который должен заполняться летным экипажем, для сбора данных о реальных или учебных заходах на посадку, которые оказались неудачными. Например, при оценке полетов по кат II государству или эксплуатанту могут понадобиться следующие данные:

- a) аэродром и используемая ВПП;
- b) условия погоды;
- c) время;
- d) причина отказа, в результате чего пришлось прерывать заход на посадку;
- e) соответствие управления скоростью;
- f) положение триммера в момент отключения AFCS;
- g) совместимость AFCS;
- h) командный пилотажный прибор и необработанные данные;
- i) индикация положения самолета относительно осевой линии и глиссады ILS при прохождении высоты 30 м (100 фут).

38. Количество заходов на посадку, выполняемых при проведении

Data presentation system

36. A data reporting system should be implemented to allow for ongoing checks and periodic analysis during the operational evaluation period prior to the operator's clearance for Cat II and Cat III flights. In addition, it is particularly important that the data reporting system be utilized for a specified period of time

to maintain the required performance during operation. The data reporting system should include information on all successful and unsuccessful approaches, the reasons for the latter and record the failure of system components.

37. For Cat II flights, it may be sufficient to distinguish between successful and unsuccessful approaches and to develop a questionnaire to be completed by the flight crew to collect data on actual or training approaches that were unsuccessful.

For example, when evaluating Cat II flights, a State or operator may need the following data:

- a) The airfield and runway used;
- b) Weather conditions;
- c) Time;
- d) The cause of the failure that resulted in the aborted approach;
- e) The suitability of the speed control;
- f) Trimmer position at the time of AFCS disconnection;
- g) AFCS compatibility;
- h) Command pilot instrument and raw data;
- i) Indication of aircraft position relative to centerline and ILS glissade when passing 30 m (100 ft) altitude.

38. The number of approaches performed during the initial operational evaluation will

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	3
		Издание Edition	02

первоначальной эксплуатационной оценки, будет изменяться в зависимости от возможностей системы и опыта эксплуатанта. Достаточно доказать, что характеристики системы в коммерческой эксплуатации обуславливают адекватную частоту успешных заходов на посадку. При определении частоты успешных заходов на посадку следует учитывать отказы, обусловленные внешними факторами, такими, как указания УВД или неисправность наземного оборудования.

39. Для полетов по кат III следует придерживаться аналогичной, но более строгой процедуры. Для получения необходимых данных можно использовать регистрирующую аппаратуру, например, современный самописец полетных данных. Необходимо в полном объеме проводить расследование любых отклонений от нормы при посадке, и для определения их причин следует использовать все имеющиеся данные. Не выявление и не устранение причины любой неудовлетворительной посадки может поставить под угрозу возможность выполнения конкретной операции в будущем.

vary depending on system capabilities and operator experience. It is sufficient to demonstrate that the performance of the system in commercial operation will result in an adequate frequency of successful approaches. Failures due to external factors, such as ATC guidance or ground equipment malfunction, should be considered in determining the frequency of successful approaches.

39. For Cat III flights, a similar but more stringent procedure should be followed. Recording equipment, such as a modern flight data recorder, may be used to obtain the necessary data. Any landing abnormalities should be fully investigated and all available data should be used to determine their cause. Failure to identify and correct the cause of any unsatisfactory landing may jeopardize the ability to perform a particular operation in the future.

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	4
		Издание Edition	02

ГЛАВА 4 Требования к характеристикам бортовых систем при их первоначальном утверждении

CHAPTER 4 Performance requirements for on-board systems at initial approval

40. Критерии для AFCS и автоматических систем посадки, устанавливаемые государствами эксплуатанта, используются изготовителями воздушных судов при проектировании и сертификации воздушных судов, которые могут выполнять полеты по кат I, II и III. Описание принципа работы автоматических систем дается в требованиях к сертификации типа, включая требования к минимальным характеристикам системы и условия возникновения отказов, летные демонстрации при сертификации, а также информацию, которую необходимо помещать в руководстве по летной эксплуатации самолета.

41. В данном материале даются рекомендации по сертификации летной годности систем, но для AFCS не указаны какие-либо особые требования в отношении сертификации системы в условиях ограниченной видимости. В случае сертификации автоматических систем посадки пригодность системы может зависеть от условий погоды, когда видимость является лишь одним из факторов.

Существуют дополнительные аспекты, связанные с сертификацией самолета в целом для выполнения захода на посадку и посадки в условиях ограниченной видимости (то есть для полетов по кат II и III).

Утверждение бортовых систем Категория II

42. Стандарты характеристик управления по глиссаднему и курсовому лучам ILS должны быть основаны на требуемом стандартном отклонении ошибки сигнала наведения. Соответствие бортовой системы стандартам точности должно быть

40. The criteria for AFCS and automatic landing systems established by the States of the operator are used by aircraft manufacturers in the design and certification of aircraft that can fly Cat I, II and III. A description of the principle of operation of automatic systems is given in the type certification requirements, including requirements for minimum system performance and failure conditions, flight demonstrations at certification, and information to be placed in the aircraft flight manual.

41. This material provides guidance on system airworthiness certification, but no specific requirements are specified for AFCS regarding system certification in limited visibility conditions. In the case of certification of automatic landing systems, system suitability may depend on weather conditions where visibility is only one factor.

There are additional aspects related to the certification of the aircraft as a whole for approach and landing in limited visibility conditions (i.e. for Cat II and III flights).

Approval of airborne systems Category II

42. ILS glide and heading beam control performance standards shall be based on the required standard deviation of the guidance signal error. Compliance of the airborne system with the accuracy standards should be verified by a sufficient number of landing approaches during

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	4
		Издание Edition	02

подтверждено достаточным количеством заходов на посадку в процессе сертификации или эксплуатационной оценки. Случаи отказа необходимо анализировать более тщательно, чем для полетов по кат I, и некоторые государства предпочитают проводить статистический анализ отказов. Прежде чем разрешать полеты по кат II, следует накопить достаточный опыт использования системы.

Категория III.

43. В дополнение к требованиям к полетам по кат II, соответствие техническим условиям приземления при полетах по кат III должно быть продемонстрировано при осуществлении программы сертификационных испытаний или эксплуатационной оценки достаточным количеством посадок, подкрепленных программой испытаний на тренажере. На основании соответствующего анализа отказов и демонстрации отдельных отказов на тренажере или в полете должна быть доказана приемлемость уровня вероятности отказов системы и их последствий. Прежде чем разрешать полеты по кат III, следует накопить достаточный опыт использования системы, с тем чтобы подтвердить ее надежность и характеристики в ходе повседневных полетов.

Техническое обслуживание

44. Эксплуатант должен разработать такую программу технического обслуживания, чтобы бортовое оборудование постоянно работало на должном уровне. Эта программа должна позволять выявлять любое снижение общего уровня характеристик. Следует обращать особое внимание на следующие аспекты:

- a) процедуры технического обслуживания;
- b) техническое обслуживание и калибровка испытательного оборудования;
- c) начальная подготовка и переподготовка персонала технического обслуживания;

the certification or operational evaluation process. Failure cases need to be analyzed more thoroughly than for Cat I flights, and some States prefer to conduct a statistical analysis of failures. Sufficient experience with the system should be gained before authorizing Cat II flights.

Category III.

43. In addition to the requirements for Cat II flights, compliance with the landing specifications for Cat III flights must be demonstrated during the certification test program or operational evaluation by a sufficient number of landings, supported by a simulator test program. Based on appropriate failure analysis and demonstration of individual failures in the simulator or in flight, it must be demonstrated that the probability level of system failures and their consequences is acceptable. Before Cat III flights are authorized, sufficient experience should be gained in the use of the system to confirm its reliability and performance in routine flight operations.

Maintenance

44. The operator shall develop a maintenance program such that the on-board equipment is operating at an adequate level at all times. This program should be capable of detecting any degradation in the overall level of performance. The following aspects should be emphasized:

- a) Maintenance procedures;
- b) Maintenance and calibration of test equipment;
- c) Initial training and retraining of maintenance personnel;

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	4
		Издание Edition	02

d) регистрация и анализ отказов бортового оборудования.

45. Программы технического обслуживания должны быть разработаны в соответствии с рекомендациями производителя самолетов. Проектирование и архитектура систем самолета и принципы изготовителя, касающиеся технического обслуживания, могут создавать существенные различия между типами самолета с точки зрения выявления отказов, световой сигнализации и методов допуска воздушного судна к дальнейшей эксплуатации.

d) Recording and analysis of failures of on-board equipment.

45. Maintenance programs should be developed in accordance with the aircraft manufacturer's recommendations. The design and architecture of aircraft systems and the manufacturer's maintenance principles may create significant differences between aircraft types in terms of failure detection, warning lights, and methods of allowing the aircraft to continue in service.

<p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	6
		Издание Edition	02

ГЛАВА 5 Эксплуатационные процедуры

CHAPTER 5 Operating procedures

46. Для производства полетов в условиях низких метеорологических минимумов требуются специальные процедуры и инструкции, которые необходимо включать в руководство по производству полетов, однако желательно, чтобы любые такие процедуры также принимались за основу для всех операций, с тем чтобы использовать единый принцип для всех категорий полетов. Эти процедуры учитывают все возможные случаи, чтобы летные экипажи твердо знали правильный порядок действий. Это особенно касается последнего этапа захода на посадку и посадки, когда для принятия решения пилоту отводится ограниченное время.

Возможны следующие режимы работы:

- неавтоматический взлет;
- неавтоматический заход на посадку и посадка;
- автоматический заход на посадку до DA/H, затем неавтоматическая посадка;
- автоматический заход на посадку до точки ниже DA/H, но неавтоматическое выравнивание и неавтоматическая посадка;
- автоматический заход на посадку с последующим автоматическим выравниванием и автоматической посадкой;
- автоматический заход на посадку с последующим автоматическим выравниванием, автоматической посадкой и автоматическим пробегом.

47. Точный характер и содержание процедур и инструкций зависят от типа используемого бортового оборудования и порядка действий в кабине экипажа. В руководстве по производству полетов необходимо четко определить обязанности членов летного экипажа при взлете, заходе на посадку, выравнивании, пробеге и уходе на второй круг. Особое внимание следует уделить обязанностям летного экипажа при переходе от не визуальных условий к визуальным, а

46. Flight operations during low meteorological minimums require special procedures and instructions to be included in the flight operations manual, but it is desirable that any such procedures should also be taken as a basis for all operations in order to use a uniform principle for all categories of flight. These procedures take into account all possible cases so that flight crews have a firm grasp of the correct course of action. This is especially true for the final approach and landing phase, when the pilot has limited time to make a decision.

The following modes of operation are possible:

- Non-automatic takeoff;
- Non-automatic approach and landing;
- Automatic approach to DA/H followed by non-automatic landing;
- Automatic approach to a point below DA/H, but non-automatic leveling and non-automatic landing;
- Automatic approach followed by automatic leveling and automatic landing;
- Automatic approach followed by automatic leveling, automatic landing, and automatic run.

47. The exact nature and content of procedures and instructions depend on the type of flight equipment used and the cockpit procedures. The flight operations manual should clearly define the responsibilities of flight crew members during takeoff, approach, leveling off, run-through, and departure for a second round. Particular attention should be paid to flight crew responsibilities when transitioning from non-visual to visual conditions, as well as procedures to be used when visibility is impaired or

<p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	6
		Издание Edition	02

также процедурам, которые необходимо использовать при ухудшении видимости или при отказах оборудования. Для того, чтобы нагрузка на пилота, который принимает решение о выполнении посадки или уходе на второй круг, позволяла ему осуществлять контроль и принимать решения, особое внимание следует уделить распределению обязанностей в кабине экипажа.

Особое значение имеют следующие аспекты:

- a) проверка работы оборудования на земле и в полете;
- b) зависимость минимумов от изменений в работе наземных установок;
- c) использование и применение сообщений о RVR, замеренной несколькими датчиками в разных точках на ВПП;
- d) оценка пилотом местоположения самолета и контроль за работой AFCS, последствия отказа какого-либо необходимого элемента этой системы или приборов, используемых в этой системе, и действия, которые необходимо предпринять в случае отклонения характеристик или отказа какого-либо элемента системы или ее приборов;
- e) действия, которые необходимо предпринять в случае отказа, например, двигателей, электрических систем, гидравлической системы и систем управления полетом;
- f) допустимые отклонения в работе бортового оборудования;
- g) необходимые меры предосторожности при выполнении учебных заходов на посадку, когда не используются все процедуры УВД для обеспечения полетов по кат III или когда для учебных полетов по кат II или III используется наземное оборудование ILS более низкого стандарта;
- h) эксплуатационные ограничения, обусловленные сертификацией летной годности;

equipment failures occur. To ensure that the pilot's workload when deciding whether to perform a landing or a go-around allows him/her to exercise control and make decisions, special attention should be paid to the distribution of responsibilities in the cockpit.

Of particular importance are the following aspects:

- a) verification of equipment performance on the ground and in flight;
- b) dependence of minimums on changes in the operation of ground installations;
- c) the use and application of RVR reports measured by several sensors at different points on the runway;
- d) the pilot's assessment of the aircraft's position and control of the AFCS, the consequences of failure of any required element of that system or of the instruments used in that system, and the actions to be taken in the event of a deviation in performance or failure of any element of the system or its instruments;
- e) actions to be taken in the event of failure of, for example, engines, electrical systems, hydraulic systems and flight control systems;
- f) permissible deviations in the operation of airborne equipment;
- g) necessary precautions to be taken on training approaches when all ATC procedures are not used to support Cat III flights or when lower standard ILS ground equipment is used for Cat II or III training flights;
- h) operational limitations due to airworthiness certification;

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO) Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	6
		Издание Edition	02

i) информация о максимально допустимом отклонении от луча глиссадного и/или курсового радиомаяка ILS примерно от высоты DA/H до точки касания, а также рекомендации относительно необходимого визуального ориентирования.

48. Опыт показал целесообразность разработки порядка постепенного введения эксплуатантами полетов в условиях ограниченных метеоминимумов. Этот порядок предусматривает консервативный подход к введению всепогодных полетов, то есть метеорологические критерии снижаются постепенно, по мере накопления опыта. Цель таких процедур, как правило, заключается в:

a) практической оценке бортового оборудования до фактического начала полетов. Это может представлять интерес для государств, признающих сертификацию, выполненную другим государством изготовителя;

b) накоплении опыта применения рассмотренных выше процедур до фактического начала полетов и, если необходимо, уточнении этих процедур;

c) накоплении опыта реальных полетов в условиях эксплуатационных минимумов аэродрома по разрешенной категории, однако не по самому низкому минимуму для этой категории;

d) накоплении опыта реальных полетов по минимумам категории II до перехода к полетам по минимумам кат III;

e) определении методики передачи пилотом информации о работе наземных и бортовых систем для целей анализа;

f) накоплении опыта летными экипажами;

g) накоплении опыта технического обслуживания конкретного оборудования.

i) information on the maximum permissible deviation from the glide and/or heading ILS beacon beam from approximately DA/H altitude to the point of touchdown, as well as recommendations on the necessary visual guidance.

48. Experience has shown the desirability of developing a procedure for the gradual introduction of limited meteorological minimums by operators. This procedure provides for a conservative approach to the introduction of all-weather flights, i.e. the meteorological criteria are reduced gradually as experience is gained. The purpose of such procedures is generally to:

a) practical evaluation of on-board equipment prior to the actual commencement of flights. This may be of interest to States recognizing certification performed by another manufacturer's State;

b) accumulation of experience with the procedures discussed above prior to the actual commencement of flights and, if necessary, refinement of these procedures;

c) the accumulation of experience in actual flights under the operational minimums of the aerodrome for the authorized category, but not the lowest minimum for that category;

d) gaining experience of actual flights at Category II minimums before moving to Category III minimums;

e) Determining how the pilot communicates information on the operation of ground and airborne systems for analysis purposes;

f) the accumulation of experience by flight crews;

g) accumulation of experience in the maintenance of specific equipment.

<p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	6
		Издание Edition	02

ГЛАВА 6 Квалификация и подготовка летного экипажа. Общие положения

CHAPTER 6 Flight crew qualification and training. General provisions

49. Прежде чем начать полеты в условиях кат II или III, летному экипажу следует пройти соответствующую программу подготовки и обучения. Конкретную программу подготовки следует разрабатывать с учетом типа самолета и принятых эксплуатационных процедур. Применительно к современным транспортным воздушным судам и эксплуатантам эта программа подготовки, как правило, составляет часть программы эксплуатанта по квалификационной оценке летных экипажей.

50. Возрастающая зависимость от автоматических систем выдвигает на первый план роль летного экипажа в деле безопасного и эффективного управления этими системами и необходимость уделить особое внимание этой роли в процессе подготовки и квалификационной оценки. Это внимание должно быть обращено на оценку пилотом местоположения самолета и контроль за работой AFCS на всех этапах захода на посадку, выравнивания, приземления и пробега.

51. Летные экипажи должны продемонстрировать свою квалификацию соответствующим полномочным органам. Прежде чем получить разрешение на выполнение полетов в условиях эксплуатационных минимумов кат II или III в реальных условиях, они должны накопить достаточный опыт полетов на самолете данного типа.

Эксплуатант должен продемонстрировать, что программа подготовки, эксплуатационные процедуры и инструкции обуславливают уровень полетов, который приемлем для государства эксплуатанта, и доказать, что предлагаемая методика пилотирования успешно использовалась в

49. Before flying in Cat P or III conditions, the flight crew should undergo an appropriate training and education program. The specific training program should be tailored to the type of aircraft and the operating procedures adopted. For modern transport aircraft and operators, this training program will normally form part of the operator's flight crew qualification program.

50. The increasing reliance on automatic systems highlights the role of the flight crew in the safe and efficient operation of these systems and the need to emphasize this role in the training and qualification evaluation process. This attention should focus on the pilot's assessment of the aircraft's position and control of AFCS operation during all phases of approach, leveling, landing, and run-through.

51. Flight crews must demonstrate their proficiency to the appropriate authorizing authorities. They must have accumulated sufficient flight experience in the type of aircraft before being authorized to fly under Cat II or III operational minimums in realistic conditions.

The operator must demonstrate that the training program, operating procedures and instructions provide a level of flight that is acceptable to the State of the operator and demonstrate that the proposed piloting technique has been successfully used in weather conditions above the proposed minimums.

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	6
		Издание Edition	02

погодных условиях выше предлагаемых минимумов.

Программа летной подготовки и отработки профессиональных навыков

52. Каждого члена летного экипажа необходимо обучить действиям при работе с конкретной бортовой системой, после чего он должен показать свое умение выполнять обязанности в качестве члена летного экипажа на должном уровне, как это предусмотрено государством эксплуатанта, и лишь затем ему будет разрешено выполнять полеты определенной категории. Кроме того, прежде чем пилот получит разрешение на полеты по минимумам кат II или III, он должен накопить опыт применения соответствующих процедур в метеорологических условиях, превышающих соответствующие минимумы.

53. Летные экипажи должны пройти практическую подготовку и сдать экзамены по использованию соответствующих систем и сопутствующих процедур в условиях самых низких разрешенных минимумов.

54. Начальная подготовка наиболее эффективно может проводиться на утвержденном FSTD, оборудованном адекватной системой визуализации. Конкретная программа подготовки будет зависеть от конкретной бортовой системы и принятых эксплуатационных процедур.

Начальная подготовка должна охватывать, по крайней мере, следующие аспекты:

a) заход на посадку со всеми работающими двигателями и с одним неработающим двигателем, с использованием соответствующих систем наведения и управления, которыми оборудован самолет, до соответствующей минимальной относительной высоты без внешнего визуального ориентирования, с последующим переходом к визуальному полету и посадке;

b) заход на посадку со всеми работающими двигателями и с одним неработающим двигателем, с использованием соответствующих систем наведения и

Flight training and proficiency program

52. Each aircrew member must be trained in the operation of a specific flight system, after which they must demonstrate their ability to perform their duties as a flight crew member to the level required by the State of the operator before they will be authorized to fly a particular category of flight. In addition, before a pilot is authorized to fly the Cat II or III minimums, he or she must gain experience in the application of the relevant procedures in meteorological conditions exceeding the relevant minimums.

53. Flight crews must receive practical training and pass examinations in the use of appropriate systems and associated procedures in conditions at the lowest authorized minimums.

54. Initial training can most effectively be conducted on an approved FSTD equipped with an adequate visualization system. The specific training program will depend on the specific on-board system and the operational procedures adopted.

Initial training should cover at least the following:

a) A landing approach with all engines running and with one engine inoperative, using the appropriate guidance and control systems with which the aircraft is equipped, to an appropriate minimum relative altitude without external visual guidance, followed by a transition to visual flight and landing;

b) a landing approach with all engines running and one engine inoperative, using the appropriate guidance and control systems with which the aircraft is equipped, to the appropriate

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Глава Chapter	6
		Издание Edition	02

управления, которыми оборудован самолет, до соответствующей минимальной относительной высоты с последующим уходом на второй круг без внешнего визуального ориентирования;

с) заход на посадку с использованием автоматической системы управления полетом и посадки, с последующим переходом на ручное управление для выравнивания и посадки после отключения автоматической системы на небольшой высоте, если это целесообразно;

d) заход на посадку с использованием автоматической системы управления полетом и посадки с автоматическим выравниванием, автоматической посадкой и, возможно, с автоматическим пробегом;

e) правила и методы перехода к полету по приборам и уход на второй круг с DA/H, включая вопросы пролета препятствий;

f) уход на второй круг с высоты, которая меньше относительной высоты принятия решения, что может привести к касанию ВПП, когда уход на второй круг начинается с очень небольшой высоты, например, для имитации отказов или при потере визуального ориентирования до приземления.

59. Эксплуатант должен вести систематическую регистрацию и следить за тем, чтобы квалификация летного экипажа постоянно находилась на должном уровне.

minimum relative altitude, followed by a second circle without external visual guidance;

c) A landing approach using the automatic flight and landing control system, followed by a transition to manual control for leveling and landing after the automatic system has been deactivated at low altitude, if appropriate;

d) An approach using an automatic flight and landing control system with automatic leveling, automatic landing and possibly an automatic run-around;

e) Rules and techniques for transition to instrument flight and second-round departure from DA/H, including obstacle flying;

f) Rounding departure from an altitude lower than the relative decision altitude, which may result in touchdown on the runway when the rounding departure is initiated from a very low altitude, e.g. to simulate failures or when visual guidance is lost prior to landing.

59. The operator must keep systematic records and ensure that the qualifications of the flight crew are kept up to date at all times.

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Приложение Appendix	1
		Издание Edition	02

Приложение 1
Appendix 1

Инструкция по выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)
Instructions for issuing operating specifications (LVO)

Наименование эксплуатанта ВС: Name of the aircraft operator:		Дата (день/месяц/год): Date (day/month/year):		Область проверки: Scope of Inspection:			
Месторасположение эксплуатанта ВС: Location of the aircraft operator:		ФИО инспектора (ов): Name of the inspector(s):					
Цель проверки: Purpose of the inspection:							
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования ОГА Requirements of CAA	Ссылки на документ эксплуатанта References to operator's docs	Соответствует Compliance	Не соответствует Not compliance	Не применимо Not applicable	Примечание Note
LVTO							
1	Программа подготовки эксплуатанта Operator training program	Инструкция Гл.6 стр..68 Instruction Ch. 6 p.68					
2	Процедуры LVTO LVTO procedures	Инструкция Гл.1 п.6 Instruction Chapter 1 pt.6					
3	Проверка навыков пилотов Pilot skills test	Инструкция Гл.6 стр.68 Instruction Chapter 6 p.68					

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Приложение Appendix	1
		Издание Edition	02

4	<p>Эксплуатационные спецификации LVTO изданы LVTO performance specifications have been issued</p>	<p>Инструкция ВЭС IOP Instruction</p>					
---	---	---	--	--	--	--	--

САТ II

1	<p>Приборы и оборудования ВС Aircraft instruments and equipment</p>	<p>Инструкция Гл.4 п. 42 Instructions Ch. 4 p. 42</p>					
2	<p>Программа технического обслуживания Maintenance program</p>	<p>Инструкция Гл.4 п.44,45 Instructions Ch 4 pt.44,45</p>					
3	<p>Система отчётности Reporting system</p>	<p>Инструкция Гл.3 п.36 Instruction Ch 3 pt. 36</p>					
4	<p>Эксплуатационные процедуры Operating procedures</p>	<p>Инструкция Гл.5 стр.65 Instruction Chapter 5 p. 65</p>					
5	<p>Подготовка экипажа и проверка навыков пилотов Crew training and pilot skills testing</p>	<p>Инструкция Гл.6 стр.68 Instruction Ch 6 p.68</p>					

САТ III

1	<p>Приборы и оборудования ВС Aircraft instruments and equipment</p>	<p>Инструкция Гл.4 стр. Instructions Chapter 5 p. 26</p>					
2	<p>Программа технического обслуживания Maintenance program</p>	<p>Инструкция Гл.4 п.44,45 Instructions Ch 4 p.44,45</p>					
3	<p>Система отчётности Reporting system</p>	<p>Инструкция Гл.3 п.36 Instruction Ch 3 pt.36</p>					
4	<p>Эксплуатационные процедуры Operating procedures</p>	<p>Инструкция Гл.5 стр.65 Instruction Ch 5 p.65</p>					
5	<p>Подготовка экипажа и проверка навыков пилотов Crew training and pilot skills testing</p>	<p>Инструкция Гл.6 стр.68 Instruction Ch 6 p.68</p>					

<p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций (LVO)</p> <p>Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Operators of Aircrafts of the Kyrgyz Republic as regards the issuance of performance specifications (LVO)</p>	Документ № Document No	SCAA-OPS-GM-14
		Приложение Appendix	1
		Издание Edition	02

Примечание:/ Note:

Соответствует Compliance	Не соответствует Not compliance	ФИО и подписи инспекторов Inspectors' names and signatures	Ознакомлен: Подпись и ФИО руководителя отдела Органа ГА Familiarized: Signature and full name of the head of department of the CA Authority

The page is intentionally left blank
Страница намеренно оставлена пустым