



Об утверждении Правил определения годности аэродромов сверхлегкой авиации Республики Казахстан

Утративший силу

Приказ Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 22 сентября 2003 года № 436. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 17 октября 2003 года № 2527. Утратил силу приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 30 июня 2010 года № 299

Сноска. Утратил силу приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 30.06.2010 № 299.

В целях приведения базы нормативных правовых актов в сфере гражданской авиации Республики Казахстан в соответствие с требованиями Указа Президента Республики Казахстан, имеющего силу Закона, от 20 декабря 1995 года N 2697 "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан" и Закона Республики Казахстан от 15 декабря 2001 года "О государственном регулировании гражданской авиации", приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Правила определения годности аэродромов сверхлегкой авиации Республики Казахстан.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя председателя Комитета гражданской авиации Наурзалиева Б.М.

3. Настоящий приказ вступает в силу со дня государственной регистрации в Министерстве юстиции Республики Казахстан.

Председатель

У т в е р ж д е н ы
приказом Председателя Комитета
гражданской авиации Министерства
транспорта и коммуникаций
Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н
от 22 сентября 2003 г. N 436

Правила определения годности аэродромов сверхлегкой авиации Республики Казахстан

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Правила определения годности аэродромов сверхлегкой авиации Республики Казахстан (далее - Правила) разработаны в соответствии с Указом Президента Республики Казахстан, имеющим силу закона, от 20 декабря 1995 года N 2697 "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан", Законом Республики Казахстан от 15 декабря 2001 года "О государственном регулировании гражданской авиации" и иными нормативными правовыми актами, с учетом соответствующих международных договоров, участником которых является Республика Казахстан.

Правила устанавливают порядок определения годности аэродромов сверхлегкой авиации, регистрации и выдачи удостоверения годности аэродрома с в е р х л е г к о й а в и а ц и и .

2. Основные термины и определения, используемые в настоящих Правилах:

1) ассоциация (федерация) сверхлегкой авиации Республики Казахстан (далее - Ассоциация СЛА) - некоммерческая организация, созданная путем объединения юридических лиц для организации деятельности сверхлегкой авиации Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н ;

2) аэродром сверхлегкой авиации (далее - аэродром СЛА) - специально подготовленный участок земной или водной поверхности (включая необходимые здания, сооружения и оборудования), предназначенный для взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов сверхлегкой авиации;

3) аэродром СЛА базовый - аэродром, предназначенный для выполнения регулярных полетов, базирования воздушных судов сверхлегкой авиации и имеющий для этой цели необходимые сооружения. Земельный участок для такого аэродрома выделяется в соответствии с законодательством Республики К а з а х с т а н ;

4) аэродром СЛА временный - аэродром, предназначенный для обеспечения полетов воздушных судов СЛА в определенный период года и не имеющий стационарных сооружений и оборудования, но подлежащий учету;

5) аэронавигационная информация - сведения, касающиеся характеристик и фактического состояния аэродромов, порядка маневрирования в районе аэродрома, воздушных трасс и их оборудования радио-электротехническими с р е д с т в а м и ;

6) боковая полоса безопасности (далее - БПБ) - специально подготовленный участок летной полосы, примыкающий к боковой границе взлетно-посадочной полосы, предназначенный для повышения безопасности в случае выкатывания за ее пределы воздушных судов СЛА при взлете и посадке;

7) взлетная дистанция - расстояние по горизонтали, проходимое воздушным судном от точки старта до точки набора высоты $H = 10,7$ м;

8) воздушное судно сверхлегкой авиации (далее - ВС СЛА) - летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от земной (водной) поверхности, с максимальной массой не более 2700 кг (двух тысяч семисот килограмм) ;

9) взлетно-посадочная полоса (далее - ВПП) - часть летного поля, специально подготовленная и оборудованная для взлета и посадки воздушного судна;

10) заявитель - физическое или юридическое лицо, обратившееся в уполномоченный орган для получения удостоверения годности аэродрома СЛА;

11) заявка - письменное обращение заявителя в уполномоченный орган для прохождения процедуры инспекционного обследования;

12) контрольная точка аэродрома СЛА (далее - КТА) - условная точка на летном поле аэродрома, определяющая географическое местоположение аэродрома ;

13) концевая полоса безопасности (далее - КПБ) - специально подготовленный участок летной полосы, примыкающий к концу взлетно-посадочной полосы и предназначенный для повышения безопасности в случае выкатывания ВС СЛА за пределы ВПП при взлете и посадке;

14) летное поле - часть аэродрома СЛА, на которой расположены летная полоса, рулежные дорожки, площадки специального назначения и места стоянок В С С Л А ;

15) летная полоса - часть летного поля, предназначенная для взлета и посадки ВС СЛА, включающая ВПП, БПБ и КПБ;

16) место стоянки ВС СЛА (далее - МС) - специально подготовленная площадка на летном поле аэродрома, предназначенная для стоянки и обслуживания В С С Л А ;

17) полоса воздушных подходов (далее - ПВП) - воздушное пространство над участком земной (водной) поверхности в установленных границах, примыкающим к концам летного поля и расположенным в направлении продолжения ее оси, в котором ВС СЛА производят набор высоты после взлета и снижение при заходе на посадку;

18) порог ВПП - начало участка ВПП, который может использоваться для посадки В С С Л А ;

19) посадочная дистанция - потребное расстояние по горизонтали, необходимое для посадки и полной остановки ВС СЛА, начиная от точки, расположенной на высоте 10,7 м над посадочной поверхностью;

20) посадочная площадка - земельный (водный, ледовый) участок или специально подготовленная искусственная площадка для взлета и посадки ВС С Л А ;

21) приаэродромная территория - местность, прилегающая к аэродрому, над которой в воздушном пространстве производится маневрирование ВС СЛА;

22) район аэродрома - воздушное пространство над аэродромом и прилегающей к нему местностью в установленных границах, в горизонтальной и вертикальной плоскостях ;

23) располагаемая дистанция разбега - длина ВПП, которая объявляется располагаемой и пригодной для разбега воздушного судна, совершающего взлет;

24) располагаемая дистанция взлета - сумма располагаемой дистанции разбега и длины свободной зоны ;

25) располагаемая дистанция прерванного взлета - сумма располагаемой дистанции разбега и длины концевой полосы торможения;

26) располагаемая дистанция пробега - длина ВПП, которая объявляется располагаемой и пригодной для пробега до полной остановки ВС СЛА;

27) рулежная дорожка (далее - РД) - специально подготовленная дорожка на аэродроме, соединяющая между собой его отдельные элементы и предназначенная для руления и буксировки ВС СЛА;

28) сверхлегкая авиация - гражданская авиация, использующая сверхлегкие летательные аппараты (ВС СЛА) и другие воздушные суда спортивного назначения с максимальной массой не более 2700 кг (двух тысяч семисот килограмм) ;

29) уполномоченный орган - орган государственного управления, осуществляющий в пределах своей компетенции реализацию государственной политики в области гражданской авиации, государственный контроль и надзор, координацию и регулирование деятельности гражданской и экспериментальной авиации и использование воздушного пространства Республики Казахстан.

3. Аэродромы СЛА подлежат учету в уполномоченном органе и Ассоциации С Л А .

4. Выдачу и учет удостоверений годности базовых аэродромов СЛА осуществляет уполномоченный орган.

5. Инспекционный контроль за деятельностью аэродромов СЛА осуществляет уполномоченный орган .

6. Поддержание базового аэродрома СЛА на уровне нормативных требований , указанных в данных Правилах, осуществляет собственник аэродрома.

7. Поддержание временного аэродрома СЛА на уровне нормативных требований, указанных в данных Правилах, осуществляет эксплуатант ВС СЛА.

8. Инструкции по производству полетов ВС СЛА в районе базового аэродрома СЛА утверждаются первыми руководителями данных аэродромов и согласовываются уполномоченным органом, районными центрами управления воздушным движением, районными метеорологическими службами и при необходимости, с заинтересованными ведомствами.

9. Инструкция по производству полетов ВС СЛА в районе временного аэродрома СЛА утверждается эксплуатантом ВС СЛА и согласовываются с заинтересованными ведомствами.

10. Инструкция по производству полетов в районе аэродрома СЛА подлежит периодической проверке на соответствие требованиям по обеспечению безопасности полетов, но не реже чем один раз в три года.

11. Основанием для производства полетов на базовых аэродромах СЛА являются Удостоверения годности аэродрома СЛА (далее - Удостоверение) (приложение 1) и акты проверок технической готовности аэродромов к полетам, проводимых в рамках подготовки к весенне-летней и осенне-зимней навигаций.

12. Основанием для производства полетов на временных аэродромах СЛА являются акты проверок технической готовности аэродромов к полетам, проводимых в рамках подготовки к весенне-летней и осенне-зимней навигаций.

Глава 2. Порядок определения годности аэродромов сверхлегкой авиации

13. Устанавливается следующий порядок определения годности аэродрома:

1) подача заявителем в уполномоченный орган заявки (приложение 2) с приложением документов, указанных в пункте 14 настоящих Правил;

2) предварительная оценка по заявке и принятие решения на обследование аэродрома;

3) принятие решения и выдача (отказ в выдаче) удостоверения о годности аэродрома.

14. К заявке прилагаются следующие документы:

1) учредительные документы заявителя;

2) свидетельство о государственной регистрации юридического лица;

3) инструкция по производству полетов в районе аэродрома;

4) государственный акт на право постоянного пользования землей (договор на аренду земли и т.п.);

5) обязательства заявителя (приложение 3);

б) таблицу соответствия, содержащую данные:
физические характеристики аэродрома;
дневная маркировка аэродрома;
радиотехническое оборудование (при наличии);
электроснабжение аэродрома и его объектов (при наличии);
оборудование горюче-смазочных материалов (при наличии);
метеорологическое оборудование (при наличии);
авиационно-спасательные средства (при наличии);
план по проведению авиационно-спасательных работ.

15. Документы, указанные в подпунктах 1), 2), 4) пункта 14 настоящих Правил, представляются в виде копий, заверенных в установленном законодательством порядке.

Документы, указанные в подпунктах 3) и 6) пункта 14 настоящих Правил, представляются в виде копий, заверенных первым руководителем и печатью заявителя.

16. Уполномоченный орган рассматривает заявку и прилагаемые к заявке документы на соответствие требованиям настоящих Правил, в течение 10 (десяти) календарных дней со дня их получения и сообщает заявителю о принятом решении (приложение 4).

17. В случае, если заявка и (или) прилагаемые к заявке документы не соответствуют требованиям настоящих Правил, или прилагаемые к заявке документы представлены не в полном объеме, такая заявка подлежит возврату, с указанием в решении по заявке причин возврата.

18. При отсутствии замечаний (после устранения замечаний) по заявке, на основании решения по заявке, приказом уполномоченного органа создается комиссия по проведению обследования аэродрома СЛА (далее - комиссия). Состав комиссии определяется уполномоченным органом.

19. Инспекционное обследование начинается с проверки фактического состояния взлетно-посадочных полос аэродрома, мест стоянок ВС СЛА, рулежных дорожек, ограждения аэродрома, средств сигнального, метеорологического и радиотехнического обеспечения полетов, и аварийно-спасательного оборудования (при наличии).

20. Следующим этапом является рассмотрение эксплуатационной документации, сверка данных прилагаемых к заявке документов и оценка фактического состояния аэродрома на соответствие требованиям настоящих Правил.

21. По результатам обследования составляется акт инспекционного обследования аэродрома СЛА (Приложение 5) в двух экземплярах (по одному для Заявителя и уполномоченного органа), с указанием фактического состояния

объектов аэродрома, выводов, рекомендаций и заключения о возможности (невозможности) выдачи Удостоверения годности аэродрома СЛА. Акт подписывается всеми членами комиссии.

22. Аэродром считается пригодным к эксплуатации при условии:

1) соответствия аэродрома и оборудования требованиям главы 4 настоящих Правил ;

2) положительного заключения комиссии, выполнившей обследование аэродрома (Приложение 5);

3) устранения недостатков, отмеченных комиссией в Акте обследования аэродрома .

23. Срок инспекционного обследования комиссией не должен превышать 30 (тридцати) календарных дней .

Глава 3. Выдача, отказ в выдаче, приостановление действия и отзыв Удостоверения о годности аэродрома СЛА

24. На основании положительного заключения (Акта обследования) комиссией выдается удостоверение о годности аэродрома со сроком действия не более трех лет .

25. Уполномоченный орган в десятидневный срок со дня подписания акта производит оформление и выдачу Удостоверения.

26. Отказ в выдаче Удостоверения производится в случаях, если:

1) эксплуатация аэродрома запрещена для данной категории лиц законодательными актами ;

2) аэродром не соответствует требованиям главы 4 настоящих Правил;

3) в отношении заявителя имеется решение суда, запрещающее ему эксплуатацию аэродрома .

27. При отказе в выдаче Удостоверения заявителю дается мотивированный ответ с указанием причин отказа .

28. Приостановление действия или отзыв Удостоверения могут быть произведены по следующим причинам:

1) при несоответствии аэродрома требованиям главы 4 настоящих Правил;

2) по заявлению эксплуатанта аэродрома;

3) при изменении технических условий и требований по обеспечению безопасности полетов в гражданской авиации .

29. Уполномоченный орган может приостановить действие Удостоверения на срок до шести месяцев, с указанием причины приостановления.

Решение о приостановлении действия Удостоверения принимается только в

том случае, если эксплуатант аэродрома может в установленный уполномоченным органом срок устранить причины приостановления. В противном случае Удостоверение отзывается.

30. Восстановление действия Удостоверения (в случае его приостановления) может быть осуществлено уполномоченным органом только после устранения эксплуатантом аэродрома выявленных недостатков, представления в уполномоченный орган подтверждающих документов и проведения им необходимых проверок.

31. Восстановление действия Удостоверения после его отзыва не производится.

32. Выдача Удостоверения, в случае его отзыва, производится после проведения повторного обследования в порядке, предусмотренном настоящими Правилами.

Глава 4. Общие технические требования к аэродромам сверхлегкой авиации

33. Ориентация летных полос должна исключать взлеты и посадки ВС СЛА над населенными пунктами. Боковое удаление от летной полосы до населенного пункта должно быть не менее 200 м, а в направлении взлета не менее 500 м.

34. На участке аэродрома не должно быть заболоченных мест, посадочных и засоленных грунтов, выходов скальных пород и т.п.

35. Размеры элементов летных полос аэродромов в стандартных условиях (температура воздуха +15 °С, атмосферное давление 760 мм.рт.ст., продольный уклон = 0, штиль) принимается согласно руководства по эксплуатации данного ВС СЛА, которое будет эксплуатироваться на данном аэродроме.

36. Потребная длина летных полос в расчетных условиях аэродрома устанавливается путем пересчета стандартных длин с помощью поправок, учитывающих расчетную температуру воздуха, расчетное атмосферное давление и средний уклон поверхности летной полосы. Для определения длины ВПП в расчетных условиях необходимо увеличивать их стандартные длины: по температуре - на каждые 5 °С превышения температуры стандартной атмосферы на 3,0 %; по атмосферному давлению - на каждые 10 мм рт. ст. уменьшения атмосферного давления относительно стандартного - на 2,5 %; по уклону летной полосы на 1 % среднего уклона - 5%. Длина ВПП определяется следующим образом: $L_{ВПП} = L_P + L_O + L_{ПР}$, где:

L_P - длина разбега ВС СЛА от точки старта до скорости отрыва;

L_O - расстояние на ВПП на время принятия решения пилотом для продолжения взлета или торможения;

$L_O = V_{OTR} \times t_p$, где V_{OTR} - скорость отрыва, $t_p = 3$ сек. - время принятия решения;

$L_{ПР}$ - длина пробега ВС СЛА до полной остановки.

37. Средний уклон летной полосы определяется отношением разности отметок начала и конца летной полосы к ее длине $(H_O - H_K) \times 100\%$: L , где

H_O - отметка начала полосы,

H_K - отметка конца полосы,

L - длина летной полосы.

1) Максимальные уклоны ВПП должны быть в пределах: продольный уклон - 3%; поперечный уклон - 2,5%.

2) Минимальные продольные и поперечные уклоны поверхности летных полос принимается из условия обеспечения поверхностного стока и должны быть не менее 0,6%.

38. Ширина ВПП на всем протяжении должна быть не менее 20 м.

39. Боковые полосы безопасности должны иметь ширину - не менее 10 м с каждой стороны ВПП. На них не должно быть препятствий, способных повредить ВС СЛА во время маневрирования на ВПП или полета на любой высоте.

40. Длина КПБ в расчетных условиях должна быть 50 м от конца ВПП по обе стороны.

41. Поверхность ВПП по всей ее протяженности должна иметь такую поверхность, чтобы ВС при взлете или посадке не было повреждено. КПБ не должна иметь препятствий, возвышающихся над поверхностью земли. На ВПП высота травяного покрова должна быть не более 20 см. В качестве дернового слоя желательно не применять те травы, которые резко снижают коэффициент сцепления колес во время дождя или росы (клевер, люцерна). КПБ разрешается использовать под посевы низкорослых сельскохозяйственных культур (высотой не более 50 см), не требующих при обработке почвы создания борозд.

42. Размеры приаэродромной территории и допустимые высоты препятствий в ее границах устанавливаются, исходя из условия обеспечения безопасности взлета и посадки самолетов.

43. Полосы воздушных подходов (ПВП) к летной полосе в плане имеют форму трапеции, боковые стороны которой образуются линиями, расходящимися под углом 15° к продолжению боковых границ летных полос. Высота препятствий на территории ПВП ограничивается наклонными условными

плоскостями, проходящими от торца ВПП. Длина ПВП составляет 3000 м и состоит из двух участков - на первом длиной 50 м от конца ВПП плоскость ограничения препятствий проходит с наклоном 1:50, на втором длиной 2950 м и наклоном 1:30 (Приложение 5).

44. Размещение воздушных высоковольтных линий электропередач на приаэродромной территории с соблюдением ограничений по высоте допускается:

за пределами боковых границ летной полосы на расстоянии не менее 100 м на открытой местности;

в пределах полос воздушных подходов на удалении от границ летной полосы не менее чем 500 м при открытой местности и не менее 300 м в случае, если высоковольтные линии закрыты со стороны летной полосы другими высотными препятствиями (здания, лес, складки местности и т.д.).

45. При хранении ВС СЛА на МС необходимо производить их крепление для предотвращения смещения и повреждения их под воздействием нагрузок от скоростного напора ветра.

46. Выбор типа якорных креплений производится по величине расчетных усилий в тросах крепления. Проверка прочности якорных креплений производится не ранее чем через один месяц после окончания их строительства. Последующие сроки проверки не реже одного раза в течение двух лет. Проверка заключается в силовом натяжении кольца и анкера испытательными усилиями, которые превышают на 25% расчетные усилия. Продолжительность приложения испытательного усилия к кольцу якоря должна быть не менее 10 мин. Якорные крепления могут применяться в виде металлических штопоров, изготавливаемых из стержня диаметром 15 - 20 мм. Длина штопора до кольца 1 м, диаметр кольца 12 см. Крепления следует окрашивать в красный или оранжевый цвет. На слабых грунтах следует применять крепление, которые состоят из двух бревен диаметром 16-20 см, длиной 1-1,2 м., скрепленных в виде крестовины. От середины крестовины отводится металлический стержень диаметром 20 мм., оканчивающийся кольцом для крепления троса. Крестовина закладывается в грунт на глубину 1,2-1,5 м и засыпается грунтом с послойным уплотнением, деревянную часть креплений следует покрывать антисептическим материалом.

47. Постоянные грунтовые аэродромы СЛА оборудуются входными щитами, пограничными знаками и посадочным знаком "Т". На временных аэродромах СЛА в качестве входных щитов и пограничных знаков могут применяться флажки красно-белого цвета размером 1,4 х 0,7 м.

48. Входные щиты устанавливаются на линии торца летной полосы в 5 м наружу от ее боковой границы и обозначают начало и конец летной полосы. Окрашиваются щиты чередующимися полосами бело-черного цвета.

Противоположная сторона щитов окрашивается в красно-белый цвет.

49. Пограничные знаки (рис.4) устанавливаются на расстоянии 100 м друг от друга вдоль боковых границ и 1 м от края ВПП. Окрашивается знак чередующимися по цвету полосами красного и белого цветов - для летнего периода, черного и белого - для зимнего периода. На временных аэродромах СЛА вместо пограничных знаков могут применяться флажки размером 0,35x0,5 м. Флажки устанавливаются на расстоянии 50 метров друг от друга.

50. Посадочный знак "Т" имеет размеры 5x10 м (три полотнища 5x1м), устанавливается на БПБ в 3 м от края летной полосы и в 50 м от ее начала (Приложение 7) .

51. Эксплуатационное состояние грунтового аэродрома характеризуется прочностью грунта летного поля, которая зависит от типа грунта, его влажности, гранулометрического состава и степени уплотнения.

52. Прочность грунта определяется с помощью ударника У-1 или пробным рулением самолета с полным взлетным весом со скоростью руления 8 - 15 км/ч. по рабочей части летной полосы, РД и МС, с последующим измерением глубины колеи от колес ВС СЛА .

53. Замеры ударником У-1 следует производить на концевых (стартовых) участках грунтовой взлетно-посадочной полосы (далее - ГВПП) от начала до конца зоны приземления через 25 м, на средних участках через 50 м.

54. Эксплуатация ВС СЛА на летных полосах, имеющих высоту травостоя больше 20 см, не допускается .

55. Колеи глубиной до 6 см устраняются прикатыванием 3-5-тонными металлическими катками. Дефекты поверхности, представляющие опасность для дальнейшей эксплуатации ВС СЛА, устраняются немедленно. Колеи и выбоины глубиной не более 15 см засыпаются сначала обычным грунтом, имеющимся на аэродроме, а затем растительным грунтом слоем 10-12 см. При глубине колеи до 20 см уплотнение грунта производится в один слой, а больше 20 см - в два слоя. Не разрешается засыпать колею песком, щебнем, шлаком или другими материалами, отличающимися от грунта летной полосы.

56. Контроль ровности поверхности грунтового летного поля состоит в выявлении микро и мезонервноностей.

1) Микронеровности могут быть проверены визуально или путем проезда автомобиля. Величины микронеровностей проверяются по просвету между трехметровой рейкой и грунтовой (заснеженной) поверхностью летного поля.

2) Мезонервноности следует определить нивелирной съемкой профиля по одному или двум характерным направлениям на дефектном участке. Уклоны прямых отрезков с шагом съемки, равным 5, 10, 20 м, следует вычислять по

формуле: $i_a = (h_n - h_{n-1})/a$, где:
 h_{n-1} - отметка начальной точки профиля рельефа;
 h_n - отметка точки профиля рельефа, отстоящей от начальной на шаг съемки;
 a - шаг съемки.

$\Delta i = i_n - i_{n-1}$ - разность смежных сопрягающих уклонов.

57. Аэродром в целом или отдельные участки летного поля считаются неподготовленными к эксплуатации при следующих условиях:

1) значение коэффициента сцепления на всей длине ГВП и искусственной взлетно-посадочной полосы (далее - ИВП), содержащихся под слоем уплотненного снега, или на любом участке длиной более 1/6 ее части ниже $f_{сц} 0,3$;

2) различие значений коэффициента сцепления на близлежащих участках ИВП с обеих сторон от оси превышает $f_{сц} 0,20$;

3) толщина слоя атмосферных осадков (снега, слякоти, воды) на рабочей части ИВП и ГВП выше допустимых значений;

4) сопряжения очищенных и неочищенных участков от снега имеют уклоны более $1:10$;

5) наличие на поверхности посторонних предметов, в том числе продуктов разрушения поверхности, кусков льда и уплотненного снега;

6) прочность ВПП, РД недостаточна для ВС СЛА, допущенных к эксплуатации на данном аэродроме;

7) показатели прочности грунтов (уплотненного снежного покрова) на грунтовых аэродромах ниже значений, установленных требованиями руководства по летной эксплуатации, разброс среднеарифметических величин прочности грунта на глубинах 10 и 30 см для грунтовых ВПП на стартовых участках 10%, средних - 20%, РД - 15%;

8) на стартовых участках грунтовых ВПП, МС, местах опробования двигателей и путях руления степень уплотнения грунтов, характеризуемая коэффициентом уплотнения для песчаных и супесчаных грунтов - ниже 0,95, для суглинистых и глинистых - ниже 1,0; на средних участках грунтовых ВПП, соответственно, ниже - 0,9 и 0,95, а для летного поля ниже - 0,8 и 0,85;

9) наличие размокшего верхнего слоя грунта глубиной более 5 см;

10) микронеровности в любых направлениях рабочей части грунтовой летной полосы превышает 10 см;

11) мезонеровности превышают предельные значения:
 $\Delta i_5 = 0,03$ $\Delta i_{10} = 0,022$ $\Delta i_{20} = 0,015$;

12) отсутствуют, либо не соответствуют техническим требованиям дневные

маркировочные знаки на ВПП, а также переносные знаки, устанавливаемые на грунтовых (заснеженных) аэродромах, не обеспечена их видимость;

13) швартовочные устройства на МС должны обеспечивать восприятие расчетных усилий от растяжек ВС СЛА расчетных типов. Запрещается эксплуатация этих устройств, если они не имеют акта проверки прочности;

14) заземляющие устройства должны иметь сопротивление растеканию тока не более 100 Ом.

58. Аэродром СЛА оборудуют конусным ветроуказателем, который устанавливается на служебном здании или отдельно на мачте. Он должен быть виден с любой точки летного поля и с воздуха, иметь свободный доступ для ветров всех направлений и свободно поворачиваться на 360°. Для обеспечения необходимой видимости ветроуказатель должен иметь соответствующие размеры (рис.6) и в длину иметь комбинацию из двух цветов: белого с черным или белого с оранжево-красным. На временных аэродромах СЛА вместо ветроуказателя можно применять флажки красно-белого цвета размером 1,4 x 0,7 м (рис.7), укрепляемых на мачте.

59. Ограждение аэродромов должно исключать свободный доступ на территорию посторонних лиц, транспорта и животных.

П р и л о ж е н и е 1
к Правилам определения годности
аэродромов сверхлегкой авиации
Республики Казахстан, утвержденным
приказом Председателя Комитета
гражданской авиации Министерства
транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 22 сентября 2003 г. N 436

**У д о с т о в е р е н и е
годности аэродрома СЛА**

Серия АРД СЛА N _____

Выдан " _____ " _____ 200 ____ г.
действителен до " _____ " _____ 200 ____ г.

1 . А э р о д р о м

2. Местонахождение аэродрома

3. Владелец аэродрома _____

4. Настоящим удостоверяется, что аэродром соответствует требованиям и нормам годности к эксплуатации аэродромов сверхлегкой авиации

5. Основание для выдачи Удостоверения _____

6. Инспекционный контроль осуществляет _____

Руководитель
уполномоченного органа

МП _____

(подпись, Ф.И.О.)

П р и л о ж е н и е 2

к Правилам определения годности аэродромов сверхлегкой авиации Республики Казахстан, утвержденным приказом Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 22 сентября 2003 г. N 436

З а я в к а

на выдачу удостоверения годности аэродрома СЛА

1. _____
(наименование организации, заявителя, его адрес)

в лице _____
(должность, Ф.И.О. руководителя)

заявляет, что _____,
(наименование аэродрома)

действующий на основании _____,
соответствует требованиям _____

_____ (наименование и указание нормативных актов)
просит провести инспекционную проверку данного объекта на соответствие техническим требованиям к аэродромам сверхлегкой авиации и выдать удостоверение годности аэродрома.

2. Дополнительная информация
класс аэродрома _____

3. Приложение: _____

Руководитель _____
(Ф.И.О.) (подпись)
М.П. Дата _____

П р и л о ж е н и е 3
к Правилам определения годности
аэродромов сверхлегкой авиации
Республики Казахстан, утвержденным
приказом Председателя Комитета
гражданской авиации Министерства
транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 22 сентября 2003 г. N 436

**Обязательство
заявителя на выдачу Удостоверения
годности аэродрома СЛА**

Я, _____
(Ф.И.О. - должность)

настоящим удостоверяю, что аэродром _____ соответствует
техническим требованиям _____,

(наименование нормативных документов)
информация в представленной документации соответствует фактическому
состоянию аэродрома, и **ОБЯЗУЮСЬ:**

1) эксплуатировать и содержать аэродром в соответствии с
техническими требованиями и положениями нормативной документации;

2) обеспечивать соответствие данных, содержащихся в изданиях
аэронавигационной информации (AIP) фактическому состоянию
аэродрома;

3) при выявлении на аэродроме несоответствий нормативным
требованиям безотлагательно вводить необходимые ограничения,
обеспечивающие безопасность полетов на аэродроме и информировать об
этом уполномоченный орган;

4) получать от уполномоченного органа одобрение на внесение
дополнений и изменений в Инструкцию по производству полетов;

5) направлять в уполномоченный орган на утверждение
материалы, подготовленные для внесения в AIP.

Руководитель _____

(подпись)

" ____ " _____ 200 ____ г.

М

П

П р и л о ж е н и е 4
к Правилам определения годности
аэродромов сверхлегкой авиации
Республики Казахстан, утвержденным
приказом Председателя Комитета
гражданской авиации Министерства
транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 22 сентября 2003 г. N 436

Р е ш е н и е

**по заявке на выдачу Удостоверения
годности аэродрома СЛА _____**

от " ____ " _____ 200 ____ г.

Рассмотрев вашу заявку и доказательную документацию на выдачу
удостоверения годности аэродрома, сообщаем:

1. Инспекционная проверка будет проведена в период с _____
по _____

2. Проверка будет проведена на соответствие требованиям

_____ (наименование и указание нормативных актов)

3. Инспекционный контроль будет осуществлять _____

_____ (наименование организации, адрес)

путем проверки (испытаний) объектов _____

4. Работы проводятся на основе _____

Руководитель

МП

уполномоченного органа

" ____ " _____ 200 ____ г.

(подпись, Ф.И.О.)

Приложение 5
к Правилам определения годности
аэродромов сверхлегкой авиации
Республики Казахстан, утвержденным
приказом Председателя Комитета
гражданской авиации Министерства
транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 22 сентября 2003 г. N 436

" У Т В Е Р Ж Д А Ю "

_____ (руководитель _____ уполномоченного _____ органа)

_____ (подпись, Ф И О)

" ____ " _____ 200 ____ г.

А к т

инспекционного обследования аэродрома СЛА _____

Комиссия, назначенная решением _____
_____ от " ____ " _____ 200 ____ г. N _____ в составе:

Председатель комиссии _____

Члены комиссии: _____

_____ (ФИО, должность)

в период с _____ по _____ рассмотрела
доказательную документацию, провела проверку аэродрома на
соответствие техническим требованиям и установила следующее:

№ п/п	Элемент проверки	Вывод о соответствии	Примечание
		да	нет

1. Инструкция по производству полетов в районе аэродрома
2. Расположение аэродрома
3. Классификация аэродрома
4. Документ на право пользования землей
5. Размеры летной полосы

- | | | | |
|-----|--------------|-------------------|--------------------|
| 6. | Прочность | грунта | соответствующая |
| | проходимости | конкретных | ВС СЛА |
| 7. | Оборудование | ЛП | маркировочными |
| | | | знаками |
| 8. | Наличие | на | МС швартовочных |
| | | | устройств |
| 9. | Защита | аэродрома | от проникновения |
| | животных | и | посторонних лиц |
| 10. | Оборудование | | аэродрома |
| | | радиотехническими | средствами |
| 11. | Наличие | | метеорологического |
| | | | оборудования |
| 12. | Обеспечение | | ГСМ |

З а к л ю ч е н и е :

Председатель комиссии

Члены комиссии:

 (подпись, Ф.И.О.)

П р и л о ж е н и е 6

к Правилам определения годности
 аэродромов сверхлегкой авиации
 Республики Казахстан, утвержденным
 приказом Председателя Комитета
 гражданской авиации Министерства
 транспорта и коммуникаций
 Республики Казахстан
 от 22 сентября 2003 г. N 436

Полосы воздушных подходов к летной полосе (ПВП) в плане имеют форму трапеции, боковые стороны которой образуются линиями, расходящимися под углом 15 ° к продолжению боковых границ летных полос. Высота препятствий на территории ПВП ограничивается наклонными условными плоскостями,

проходящими от торца ГВП. Длина ПВП составляет 3000 м и состоит из двух участков - на первом длиной 50 м от конца ВПП плоскость ограничения препятствий проходит с наклоном 1:50, на втором длиной 2950 м и наклоном 1:30.

Рис. 2. Полоса воздушных подходов.
Рис. 3. Боковой разрез приаэродромной территории
(См. бумажный вариант)

П р и л о ж е н и е 7
к Правилам определения годности аэродромов сверхлегкой авиации Республики Казахстан, утвержденным приказом Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 22 сентября 2003 г. N 436

Требования к оборудованию аэродрома СЛА

Постоянные грунтовые аэродромы (рис.1) оборудуются входными щитами, пограничными знаками и посадочным знаком "Т".

Входные щиты (рис.2) устанавливаются на линии торца летной полосы в 5 м наружу от ее боковой границы и обозначают начало и конец летной полосы. Окрашиваются щиты чередующимися полосами бело - черного цвета. Противоположная сторона щитов окрашивается в красно - белый цвет.

Пограничный знак (рис.4) представляет собой конус высотой 0,8 м с диаметром нижнего основания 1,0 м, верхнего 0,2 м. Пограничные знаки устанавливаются на ВПП на расстоянии 100 м друг от друга вдоль и в 1,0 м за их боковыми границами; на РД, МС - на расстоянии 20 м друг от друга и в 1,0 м за их боковыми границами. Места выруливания ВС СЛА с ВПП на РД и с РД на перрон обозначаются сдвоенными пограничными знаками. Они устанавливаются с каждой стороны РД с интервалом 2,0 м один от другого. Окрашивается знак чередующимися по цвету поперечными полосами шириной 20 см красного и белого цветов - для летнего периода, черного и белого - для зимнего периода.

На временных аэродромах СЛА и посадочных площадках в качестве входных щитов могут применяться красно - белые флажки (рис.5) размером 1,4x0,7 и вместо пограничных знаков флажки размером 0,35x0,5 (белый цвет - летний

период, красный цвет - зимний период).

Посадочный знак "Т" (рис.3) имеет размеры 5x10 м (три полотнища 5x1 м), устанавливается на БПБ в 3 м от края летной полосы и в 50 м от ее начала. Посадочный знак укладывается со стороны рабочего курса посадки ВС СЛА.

**Рис. 1. Схема оборудования маркировочными знаками
ВПП аэродрома СЛА**

(См. бумажный вариант) **Рис. 2. Входной щит**

(См. бумажный вариант) **Рис. 3. Посадочный знак**

(См. бумажный вариант) **Рис. 4. Пограничный знак (конус)**

(См. бумажный вариант) **Рис. 5. Флажок - входной знак**

(См. бумажный вариант) **Рис. 6. Ветроуказатель (конус)**

(См. бумажный вариант) **Рис. 7. Флажок - ветроуказатель**

(См. бумажный вариант)