

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН  
МИНИСТРЛЕР КАБИНЕТИНЕ  
КАРАШТУУ  
ЖАРАНДЫК АВИАЦИЯ  
МАМЛЕКЕТТИК АГЕНТТИГИ



ГОСУДАРСТВЕННОЕ  
АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ  
АВИАЦИИ  
ПРИ КАБИНЕТЕ МИНИСТРОВ  
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

**БУЙРУК  
ПРИКАЗ**

*2025-ж. 12-август № 03-285*

Бишкек ш.  
г. Бишкек

**Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарынын ишмердүүлүгүн сертификациялоонун жана көзөмөл жүргүзүүнүн тартиби жөнүндө Нускаманы аба кемелеринин учуп-конуусунун эксплуатациялык минимумдарын аныктоо методикасын баалоо бөлүгүндө бекитүү жана күчүнө киргизүү жөнүндө**

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин (мындан ары – Мамлекеттик агенттик) 2025-жылдын 26-майындагы №12-108 буйругунун негизинде, «Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация 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. Төмөнкүлөр бекитилсин жана күчүнө кирсин:
  - Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарынын ишмердүүлүгүн сертификациялоо жана көзөмөл жүргүзүү тартиби жөнүндө Нускаманы аба кемелеринин учуп-конуусунун эксплуатациялык минимумдарын аныктоо методикасын баалоо бөлүгүндө бекитүү жана күчүнө киргизүү жөнүндө, тиркемеге ылайык.
2. 1-пунктта көрсөтүлгөн Нускама, бул буйрукка кол коюлган учурдан тартып күчүнө кирет.
3. Түзүмдүк бөлүмдөрдүн жетекчилери ушул Нускаманы аткарууга кабыл алышсын.
4. Мамлекеттик агенттиктин иш кагаздарын жүргүзүүчү М.Т. Тыналиева ушул буйрукту жана жаңы нускаманы тийиштүү бөлүмдөргө жеткирсин.
5. Кыргыз Республикасынын Мамлекеттик агенттигинин 2023-жылдын 11-августундагы № 644 «Учуу документтериндеги жазууларды баалоо боюнча нускаманы», «Эвакуацияны демонстрациялоонун жол-жоболорун жүргүзүү боюнча нускаманы», «АК учуу жана конуу үчүн аэродромдордун эксплуатациялык минимумдарын аныктоо методикасын баалоо боюнча нускама», «Кыргыз Республикасынын эксплуатанттарына (PBN) мүнөздөмөсүнө негизделген навигацияны пайдалануу менен учууларды аткарууга уруксат берүү боюнча

Нускаманы» жана «MNPS аба мейкиндигиндеги учууларга эксплуатанттарга жана аба кемелерине уруксат берүү боюнча Колдонмосун» бекитүү жөнүндө буйругу күчүн жоготту деп табылсын.

6. Бул буйруктун аткарылышын көзөмөлдөө директордун орун басары К.Т. Төлөгөновгө жүктөлсүн.

---

**Об утверждении и введении в действие Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов для взлета и посадки воздушных судов**

На основании приказа Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики (далее – Государственное агентство) №12-108 от 26 мая 2025 года «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 оценки методики определения эксплуатационных минимумов для взлета и посадки воздушных судов, согласно приложению.

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 соответствующих отделов.

5. Признать утратившим силу приказ Государственного агентства №644 от 11-августа 2023 года «Об утверждении «Инструкции по оценке записей в полетной документации», «Инструкции по процедурам демонстрации эвакуаций», «Инструкции по оценке методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС», «Инструкции по допуску эксплуатантов Кыргызской Республики к выполнению полетов с использованием навигации, основанной на характеристиках (PBN)» и «Руководства по допуску эксплуатантов и воздушных судов к полетам в воздушном пространстве MNPS»

6. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя директора К.Т. Төлөгөнова.

Директор



Д.К. Бостонов

 <p><b>ГАГА</b> Государственное агентство Гражданской авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b></p> <p><b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

**«APPROVED»**

Order of the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic of the Kyrgyz Republic dated "12" август 2025.  
№ 03-285



**«УТВЕРЖДЕНО»**

Приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от «12» август 2025 года.  
№ 03-285



**Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов для взлета и посадки воздушных судов**

**Instructions on Procedures for Certification and Supervision of Aircraft Operators in the Kyrgyz Republic with Respect to Evaluation of the Methodology for Determining Operational Minimums for Aircraft Takeoff and Landing**

**Бишкек**

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b>  <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

## Введение Introduction

Обеспечение безопасности полетов является приоритетной задачей гражданской авиации. Одним из ключевых элементов, влияющих на уровень безопасности, является установление и соблюдение эксплуатационных минимумов аэродромов для выполнения взлета и посадки воздушных судов. Эксплуатационные минимумы представляют собой предельно допустимые метеоусловия, при которых возможно безопасное выполнение полетных операций.

Настоящая инструкция разработана с целью обеспечения единообразного подхода к оценке методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов. Она содержит рекомендации и требования, направленные на соблюдение международных стандартов и положений, установленных ИКАО, а также авиационными правилами и нормативами, действующими в гражданской авиации.

Инструкция предназначена для использования авиационными властями, операторами, эксплуатантами аэродромов, а также специалистами по безопасности полетов и планированию аэродромной инфраструктуры.

Ensuring flight safety is a priority task for civil aviation. One of the key elements affecting safety is the establishment of and compliance with the operational minimums of aerodromes for aircraft take-off and landing. Operational minimums are the maximum permissible meteorological conditions under which flight operations can be performed safely.

This instruction is designed to provide a uniform approach to the evaluation of the methodology for determining aerodrome operational minimums. It contains recommendations and requirements aimed at complying with international standards and regulations established by ICAO, as well as aviation rules and regulations in force in civil aviation.

The instruction is intended for use by aviation authorities, operators, aerodrome operators, and airfield safety and aerodrome infrastructure planners.

*\*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><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b></p> <p><b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

**0.1 Ведомость по документу**  
**0.1 Statement of the document**

Название документа Title of the document	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов для взлета и посадки воздушных судов Instructions on Procedures for Certification and Supervision of Aircraft Operators in the Kyrgyz Republic with Respect to Evaluation of the Methodology for Determining Operational Minimums for Aircraft Takeoff and Landing	
Разработано Developed by	Управление летной эксплуатации Flight Operations Management	
Разработчик Developer	Управление летной эксплуатации Flight Operations Management	
Введено в действие Enacted	<input type="checkbox"/> впервые <input type="checkbox"/> for the first time	<input checked="" type="checkbox"/> ревизия <input checked="" type="checkbox"/> revision
Распорядительный документ Instructional document	Приказ Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «Об утверждении и введении в действие Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов для взлета и посадки воздушных судов» № _____ от _____ 2025 г. Order of the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic "On Approval and Enactment of the Instructions on Procedures for Certification and Supervision of Aircraft Operators in the Kyrgyz Republic with Respect to Evaluation of the Methodology for Determining Operational Minimums for Aircraft Takeoff and Landing № _____ dated _____ 2025.	
Дата введения в действие Date of implementation	« _____ » _____ 2025 год. « _____ » _____ 2025 year.	
Место хранения контрольного экземпляра Place of storage of the control copy	Управление летной эксплуатации Flight Operations Management	
Периодичность пересмотра Frequency of review	Один раз в год Once a year	
Ведомость по копии документа		

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b> <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Statement on the copy of the document		
Статус экземпляра Copy status	Контрольный <input type="checkbox"/> Control	Рабочий <input type="checkbox"/> Worker
Порядковый номер Serial number		
Держатель экземпляра Copy holder		
Ответственный за ведение экземпляра Responsible for maintaining a copy		

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданского Воздушного Транспорта Российской Федерации</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b>  <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

## 0.2 Содержание

### 0.2 Table of Contents

Введение .....	2
Introduction .....	2
0.1 Ведомость по документу .....	3
0.1 Statement of the document .....	3
0.2 Содержание .....	5
0.2 Table of Contents.....	5
0.3 Перечень владельцев документа .....	6
0.3 List of Document Holders .....	6
0.4 Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений .....	6
0.4 Responsible unit for amendments and additions.....	6
0.5 Актуальность страниц.....	6
0.5 Relevance of pages .....	6
0.6 Изменения и дополнения .....	7
0.6 Amendments and additions .....	7
0.7 Область действия .....	7
0.7 Scope .....	7
0.8 Связанные документы.....	8
0.8 Related documents.....	8
0.9 Нормативные ссылки.....	9
0.9 Regulatory references .....	9
0.10 Термины и определения .....	9
0.10 Terms and definitions.....	9
0.11 Сокращение .....	11
0.11 Abbreviation .....	11
0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий.....	13
0.12 List of active pages and registration of revisions.....	13
0.13. Лист регистрации проверок, изменений и дополнений .....	15
0.13. Sheet of registration of inspections, amendments and additions.....	15
1. Общие положения.....	16
1. General provisions.....	16
2. Определенные эксплуатационных минимумов аэродромов для взлёта .....	19
2 Determination of aerodrome operational minimums for take-off .....	19
3. Эксплуатационные минимумы аэродрома для взлета при наличии препятствий в полосе воздушных подходов .....	24
3. Airfield minimums for take-off in the presence of obstacles in the air approach strip.....	24
4. Заходы на посадку по категории I, с вертикальным наведением (APV) по неточным системам (on-precision Approach). .....	26
4. Category I approaches without vertical guidance (APV) performed using non-precision approach systems.....	26
5. Определение минимума / по/дальности видимости на ВПП видимости I (МИ категории М (Т,И захода на" посадкам вертикальным наведённом (APV) и заходя на посадку по неточным системам. ....	29
5. Determination of minimum / by/distance visibility on the runway visibility I (MI category M(T,I approach to" landings by vertical guidance (AGC) and approach by inaccurate systems. ....	29
6. Определение эксплуатационных минимумов аэродромов для посадки при отсутствии наблюдений на БПРМ за высотой нижней границы облаков. ....	36
6. Determination of operational minimums of airfields for landing in the absence of BPRM observations of the height of the lower boundary of clouds.....	36
Приложение 1 .....	37
Appendix 1 .....	37

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</p> <p>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
	Глава Chapter	0
	Редакция Edition	02

### 0.3 Перечень владельцев документа

#### 0.3 List of Document Holders

Регистрационный номер экземпляра Registration number of the copy	Статус Status	Формат Format	Владелец экземпляра Copy owner	Дата получения Date of receipt	Подпись Signature
1	Контрольный Master Copy	Бумажный / Электронны й Hard copy / Electronic	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department		
2	Контрольный Master Copy	Бумажный Hard copy	Канцелярия Chancellery		
3	Контрольный Master Copy	Бумажный / Электронны й Hard copy / Electronic	Отдел мониторинга качества и система управления безопасности полетов Quality Monitoring Division and Safety Management System		

### 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.

**Контактная информация:**

Телефон/факс: 0312 25-15-59

Электронная почта: [alimov@caa.kg](mailto:alimov@caa.kg)

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

**Contact information:**

Phone/fax: 0312 25-15-59

Email: [alimov@caa.kg](mailto: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

All valid pages of the document must be listed in the List of Valid Pages with the page number, revision number and effective date.

In the event that the page number, revision number or effective date does not correspond to

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b></p> <p><b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

соответствуют данным, указанным в Перечне действующих страниц и регистрации изменений, такие страницы считаются недействительными, не подлежат использованию и должны быть незамедлительно изъяты из документа.

## 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.
- Правом внесения поправок, изменений и дополнений в Инструкцию обладает заведующий 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

Настоящая инструкция распространяется на аэродромы (вертодромы, посадочные площадки), используемые для взлета и посадки гражданских воздушных судов, и устанавливает порядок оценки методик определения эксплуатационных минимумов в целях обеспечения безопасности полетов.

Инструкция применяется при:

the data specified in the List of Valid Pages and Registration of Changes, such pages shall be deemed invalid, shall not be used and shall be immediately removed from the document.

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

- Amendments to the regulatory documents of the SCAA KR
- Improvements in production processes;
- Results of conducted inspections and audits;
- Investigations of aviation accidents and incidents;
- Scientific research and recommended practices in the field of flight safety, aviation safety and quality.
- The Head of the Flight Operations Department shall have the right to amend, modify and supplement the Instruction.

This requires prior written submission of comments, suggestions and wishes from interested parties.

All amendments received will be carefully analyzed and, if necessary, registered with an entry in the "List of amendments, changes and additions to the document".

This instruction applies to aerodromes (heliports, landing sites) used for take-off and landing of civil aircraft and establishes the procedure for evaluating the methods of determining operational minimums to ensure flight safety.

The instruction applies when:

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b>  <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

-разработке и внедрении новых методик установления эксплуатационных минимумов;  
-анализе и корректировке существующих методик на действующих аэродромах;  
-проведении сертификационных и инспекционных мероприятий авиационными властями;  
-подготовке аэродромов к эксплуатации новых типов воздушных судов или внедрению новых процедур захода на посадку и вылета;  
-оценке соответствия условий аэродрома требованиям по обеспечению безопасных взлетов и посадок.

Инструкция обязательна к применению:

-авиационными администрациями и надзорными органами;  
-эксплуатантами аэродромов;  
-операторами воздушных судов, использующих аэродром;  
-организациями, осуществляющими проектирование, экспертизу и согласование методик определения эксплуатационных минимумов.

Действие настоящей инструкции не распространяется на аэродромы, предназначенные исключительно для выполнения авиационных работ вне воздушных трасс, а также аэродромы экспериментального, учебного или военного назначения, если иное не предусмотрено соответствующими нормативными документами.

- development and implementation of new methods for setting operational minimums;  
- analysing and adjusting existing methodologies at existing aerodromes;  
- conducting certification and inspection activities by aviation authorities;  
- preparing aerodromes for the operation of new types of aircraft or the introduction of new approach and departure procedures;  
- assessing the compliance of aerodrome conditions with the requirements for safe take-offs and landings.

The instructions are mandatory:

- aviation administrations and regulatory authorities;  
- aerodrome operators;  
- operators of aircraft using the aerodrome;  
- organisations involved in the design, examination and approval of methods for determining operational minimums.

This instruction does not apply to aerodromes intended solely for aerial operations outside air routes, as well as aerodromes for experimental, training or military purposes, unless otherwise provided for in the relevant regulatory documents.

## 0.8 Связанные документы

### 0.8 Related documents

Номер Number	Наименование Name
	Приложение 6 – Эксплуатация воздушных судов; Приложение 14 – Аэродромы; Annex 6 - Aircraft Operations; Annex 14 - Aerodromes;

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b>  <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

## 0.9 Нормативные ссылки

### 0.9 Regulatory references

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

Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.) — устанавливает основы международной системы гражданской авиации, включая стандарты безопасности и эксплуатации.

Приложения к Конвенции ИКАО:

Annex 6 — Эксплуатация воздушных судов;  
Annex 10 — Авиационная электросвязь (Части I-IV);  
Annex 14 — Аэродромы. Том I: Аэродромы. Проектирование и эксплуатация;  
Annex 15 — Аэронавигационная информация.

Документы ИКАО:

Doc 9365 — Руководство по установлению эксплуатационных минимумов;  
Doc 8168 (PANS-OPS) — Процедуры аэронавигационного обслуживания. Операционные процедуры;  
Doc 9905 — Руководство по GNSS на этапах захода на посадку;  
Doc 9981 — Руководство по проектированию аэродромов.

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

Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) - establishes the foundations of the international civil aviation system, including safety and operational standards.

Annexes to the ICAO Convention:

Annex 6 - Operation of Aircraft;  
Annex 10 - Aeronautical Telecommunications (Parts I-IV). o Annex 14 - Aerodromes;  
Annex 14 - Aerodromes. Volume I: Aerodromes. Design and Operation;  
Annex 15 - Aeronautical Information.

ICAO Documents:

Doc 9365 - Guidelines for establishing operational minimums;  
Doc 8168 (PANS-OPS) - Procedures for Air Navigation Services. Operating Procedures;  
Doc 9905 - Guidelines for GNSS during approach phases;  
Doc 9981 - Aerodrome Design Manual.

## 0.10 Термины и определения

### 0.10 Terms and definitions

**Аэродром** — специально подготовленная территория (включая здания, сооружения и оборудование), предназначенная для взлета, посадки, руления, стоянки и технического обслуживания воздушных судов.

**Эксплуатационные минимумы аэродрома** — минимально допустимые значения метеорологических условий (видимость, высота нижней границы облаков, горизонтальная видимость на ВПП и др.), при которых допускается выполнение взлета или

**Aerodrome** means a specially prepared area (including buildings, structures and equipment) designed for take-off, landing, taxiing, parking and maintenance of aircraft.

**Aerodrome operational minimums** are the minimum permissible values of meteorological conditions (visibility, height of the lower boundary of clouds, horizontal visibility on the runway, etc.) under which an aircraft may take off or land at a given aerodrome under a certain

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b>  <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

посадки воздушного судна на данном аэродроме при определенной системе обеспечения полетов и навигационной поддержке.

**Методика** определения эксплуатационных минимумов — совокупность процедур, расчетов и критериев, позволяющих определить безопасные условия взлета и посадки воздушных судов с учетом характеристик аэродрома, навигационного оборудования, типа ВС и других факторов.

**Категория подхода** (Category of approach) — классификация процедуры захода на посадку в зависимости от минимального значения высоты принятия решения (DH) и дальности видимости на ВПП (RVR):

**Категория I (CAT I)** — минимум DH не ниже 60 м и RVR не менее 550 м;

**Категория II (CAT II)** — минимум DH от 30 до 60 м и RVR не менее 300 м;

**Категория III (CAT III)** — автоматическая посадка без DH или с DH менее 30 м и минимальной RVR от 200 м до 75 м и ниже.

**RVR (Runway Visual Range)** — дальность видимости на ВПП, определяемая с помощью специальных приборов (например, светосигнальной аппаратуры или метеостанций), измеряется в метрах.

**DH (Decision Height)** — высота принятия решения при заходе на посадку, на которой пилот должен принять решение о продолжении или прерывании посадки.

**Видимость** (Visibility) — расстояние, на котором пилот может опознать объект или ориентир в дневное или ночное время.

**Типовая схема захода на посадку** (Instrument Approach Procedure) — установленная последовательность маневров, выполняемых пилотом при заходе на посадку в условиях ППП (по приборам).

**Система посадки** (ILS, GLS, RNP и др.) — техническое средство или процедура, обеспечивающая точную навигацию на этапе захода на посадку.

**Аэродромное оборудование** — совокупность технических средств (огни, радиомаяки, системы наблюдения и т. д.), обеспечивающих

flight support system and navigational support.

**Methodology** for determining operational minimums means a set of procedures, calculations and criteria to determine safe conditions for aircraft take-off and landing, taking into account aerodrome characteristics, navigation equipment, aircraft type and other factors.

**Category** of approach - classification of the approach procedure depending on the minimum decision height (DH) and runway visibility range (RVR):

**Category I (CAT I)** - minimum DH of at least 60 metres and RVR of at least 550 metres;

- **Category II (CAT II)** - minimum DH of 30 to 60 m and RVR of at least 300 m;

- **Category III (CAT III)** - automatic landing without DH or with DH less than 30 m and minimum RVR from 200 m to 75 m and below.

**RVR (Runway Visual Range)** - the range of visibility on the runway, determined by means of special instruments (e.g., light-signaling equipment or meteorological stations), measured in meters.

**DH (Decision Height)** - Decision Height on approach, at which the pilot must decide whether to continue or abort the landing.

**Visibility** - The distance at which the pilot can recognize an object or landmark, day or night.

**Instrument Approach Procedure** - a set sequence of man oeuvres to be performed by the pilot during an instrument approach.

**Landing System** (ILS, GLS, RNP, etc.) - a technical means or procedure that provides accurate navigation during the approach phase.

**Aerodrome equipment** - a set of technical means (lights, radio beacons, surveillance systems, etc.) that ensure that take-off and

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кабардино-Балкарской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b></p> <p><b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

выполнение взлета и посадки с landing are carried out with the established установленными минимумами. minimums.

## 0.11 Сокращение

### 0.11 Abbreviation

Аббревиатура	Английский термин	Русский перевод
<b>APV</b>	Approach vertical	Схема захода на посадку с вертикальным наведением
<b>CDFA</b>	Continuous descent final approach	Заход на посадку с непрерывным снижением на конечном этапе захода на посадку
<b>CMV</b>	Converted meteorological visibility	Пересчитанная метеорологическая видимость
<b>DA</b>	Decision altitude	Абсолютная высота принятия решения
<b>DH</b>	Decision height	Относительная высота принятия решения
<b>DME</b>	Distance measuring equipment	Дальномерное оборудование
<b>Distance DR</b>	The horizontal distance that the helicopter has travelled from the end of the take-off distance available	Дистанция DR (горизонтальное расстояние, которое пролетел вертолет от конца располагаемой дистанции взлета)
<b>EVS</b>	Enhanced vision system	Усовершенствованная система видения
<b>FATO</b>	Final approach and take-off area	Зона конечного этапа захода на посадку и взлета
<b>FMS</b>	Flight management system	Система управления полетом
<b>GLS</b>	Global landing system	Глобальная посадочная система
<b>GBAS</b>	Ground-based augmentation system	Наземная система функционального дополнения
<b>GNSS</b>	Global navigation satellite system	Глобальная навигационная спутниковая система
<b>HUD</b>	Head-up display	Индикация показаний приборов на лобовом стекле ВС
<b>HUDLS</b>	Head-up guidance landing system	Система наведения для захода на посадку и посадки с индикацией на лобовом стекле
<b>IAS</b>	Indicated airspeed	Приборная скорость
<b>ILS</b>	Instrument landing system	Система посадки по приборам
<b>LLZ</b>	Localizer	Курсовой маяк
<b>LNAV</b>	Lateral navigation	Боковая навигация
<b>LVP</b>	Low visibility procedures	Процедуры в условиях ограниченной видимости
<b>LVTO</b>	Low visibility take-off	Взлет в условиях ограниченной

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Российской Федерации</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b></p> <p><b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

		видимости
<b>MDA</b>	Minimum descent altitude	Минимальная абсолютная высота снижения
<b>MDH</b>	Minimum descent height	Минимальная относительная высота снижения
<b>NDB (ПРС)</b>	Non-directional radio beacon	Ненаправленный радиомаяк
<b>NPA</b>	Non-precision approach	Заход на посадку по неточным системам
<b>OCA</b>	Obstacle clearance altitude	Абсолютная высота пролёта препятствий
<b>OCH</b>	Obstacle clearance height	Относительная высота пролёта препятствий
<b>PAPI</b>	Precision approach path indicator	Указатель траектории точного захода на посадку
<b>PAR</b>	Precision radar	Посадочный радиолокатор
<b>RNAV</b>	Area navigation	Зональная навигация
<b>RVR</b>	Runway visual range	Дальность видимости на ВПП
<b>SRA</b>	Surveillance radar	Обзорный локатор
<b>Vat</b>	Indicated airspeed at threshold	Приборная скорость пересечения порога ВПП
<b>VDF</b>	Very direction finder	Радиопеленгатор ОБЧ-станции
<b>VFR</b>	Visual Flight Rules	Правила визуальных полетов
<b>VIS</b>	Visibility	Метеорологическая видимость
<b>VOR</b>	VHF omnidirectional radio	Всенаправленный ОБЧ-радиомаяк
<b>VHF (ОБЧ)</b>	Very high frequency	Очень высокая частота
<b>Vslg</b>	Stall speed in the landing configuration	Скорость сваливания в посадочной конфигурации
<b>Vso</b>	Stall speed	Скорость сваливания
<b>ВНГО</b>	Ceiling	Высота нижней границы облаков
<b>ВПП</b>	Runway	Взлётно - посадочная полоса
<b>ВС</b>	Aircraft	Воздушное судно
<b>КРМ</b>	Localizer	Курсовой радиомаяк
<b>ОПРС (NDB)</b>	Non-directional radio	Отдельная приводная радиостанция
<b>РЛЭ</b>	Aircraft Flight Manual	Руководство по лётной эксплуатации
<b>СВУ</b>	Clearway	Полоса, свободная от препятствий
<b>РДВП (TODA)</b>	Take-off distance available	Располагаемая взлётная дистанция
<b>КПТ (SWY)</b>	Stopway	Концевая полоса торможения
<b>ЛТХ</b>	Performance	Летно-технические характеристики

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданского Воздушного Транспорта Российской Федерации</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b>  <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

## 0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий

### 0.12 List of active pages and registration of revisions

Номер раздела Number section	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 1 Chapter 1	16	00	
Глава 1 Chapter 1	17	00	
Глава 1 Chapter 1	18	00	
Глава 2 Chapter 2	19	00	
Глава 2 Chapter 2	20	00	
Глава 2 Chapter 2	21	00	

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b>  <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Глава 2 Chapter 2	22	00	
Глава 2 Chapter 2	23	00	
Глава 3 Chapter 3	24	00	
Глава 3 Chapter 3	25	00	
Глава 4 Chapter 4	26	00	
Глава 4 Chapter 4	27	00	
Глава 4 Chapter 4	28	00	
Глава 5 Chapter 5	29	00	
Глава 5 Chapter 5	30	00	
Глава 5 Chapter 5	31	00	
Глава 5 Chapter 5	32	00	
Глава 5 Chapter 5	33	00	
Глава 5 Chapter 5	34	00	
Глава 5 Chapter 5	35	00	
Глава 5 Chapter 5	36	00	
Приложение 1 Appendix 1	37	00	
Приложение 1 Appendix 1	38	00	



	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b>  <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

## 1. Общие положения

### 1. General provisions

1. Настоящая Методика определения эксплуатационных минимумов аэродрома разработана в соответствии требованиями Авиационных правил Кыргызской Республики АПКР-6 «Эксплуатация воздушных судов», Руководства по всепогодным полетам, Doc 9365-AN910 ИКАО, Правил производства полетов воздушных судов Doc 8168 OPS/611 ИКАО. Методология определяет процедуру.

2. Настоящая эксплуатационных минимумов аэродромов (вертодромов) для эксплуатантов воздушных судов и аэродромов Кыргызской Республики.

3. Требования настоящей Методики распространяете на субъекты гражданской авиации Кыргызской Республики, участвующие в подготовке. Обе стечении и осуществлении постов.

4. Эксплуатанту мы (авиакомпания) предоставляется право самостоятельно выбрать методику определения минимумов из числа используемых в мире, при этом выбранная методика должна быть разработана на основе Инструктивного материалам помп установление

эксплуатационных минимумов аэродромов, содержащегося вы документе ИКАО «Руководство по всепогодным полетам» (Doc 9365 AN910 ИКАО)

5. Для выполненная взлета и посадки воздушного суда (далее- ВС) устанавливаются:

- 1) минимумы воздушного судна;
- 2) минимумы командира воздушного судна;
- 3) эксплуатационные минимумы аэродрома
- 4) минимальные безопасны высоты пролета препятствий.

6. Минимум ВС назначается по видимости на ВП (RYP) исходя из характеристик ВС:| обзора кабины экипажа, (прочности выдерживания направления на разбеге, в том числе при отказе критического двигателя, методики выполнения взлета и другое. В отдельных случаях минимум для взлета

1. This Methodology for determining aerodrome operational minimums is developed in accordance with the requirements of the Aviation Regulations of the Kyrgyz Republic ARKR-6 "Operation of Aircraft", ICAO All-Weather Flight Manual Doc 9365-AN910, ICAO Aircraft Flight Rules Dos 8168 OPS/611 Methodology defines the procedure.

2. The present operational minimums of aerodromes (helicopter landing sites) for operators of aircraft and aerodromes in the Kyrgyz Republic.

3. The requirements of this Methodology are applicable to the entities civil aviation entities of the Kyrgyz Republic involved in the preparation. preparation and execution of flights.

4. The operator (airline) has the right to independently choose a methodology for determining the minimums from among those used worldwide, and the chosen methodology should be developed on the basis of the Instructional Materials for Establishing Airfield Operational Minimums contained in the ICAO document "All-Weather Flight Manual" (ICAO Dos 9365 AN910).

5. To perform a roll and landing of an aircraft (hereinafter referred to as "aircraft") are established:

- 1) minimums of the aircraft;
- 2) minimums for the aircraft commander;
- 3) operational minimums of the aerodrome
- 4) minimum safe heights of obstacles.

6. The minimum of the aircraft is assigned by visibility at the RYP based on the characteristics of the aircraft:| cockpit visibility, (strength of directional stability on run-up, including critical engine failure, takeoff methodology, etc.). In some cases, the minimum for takeoff is determined by the height of the lower cloud boundary and visibility.

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b>  <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

назначается по высоте нижней границы облаков и видимости.

7. Минимум ВС для посадки назначается по высоте принятия решения и видимости на (RVR) и определяется необходимостью обеспечения:

- 1) заданной вероятности выхода ВС высотам принятия решения отклонениями от заданной траектории полета, позволяющими выполниться дальнейшую безопасную посадку;
- 2) безопасности ухода на в порой круг высоты принятия решения при выходе ВС на эту высоту с отклонениями от заданной траектории полета, не позволяющими выполнить дальнейшую безопасную посадку, или при отсутствии необходимого визуального контакта с никчёмными ориентирами

8. Каждый эксплуатант воздушных судов (даёт эксплуатант) должен установить эксплуатационные минимумы для каждого используемого для полетов аэродрома, которые должны быть не ниже значений, указанных в настоящих Методике, и утвердить в органе гражданской авиации методы определения таких минимумов.

9. Не запрещается расчёт минимума, производимого в полете для незапланированного запасного аэродрома в случае, если такой расчет осуществляется в соответствии с настоящей методикой.

10. При установление эксплуатационного минимума аэродрома, который будет применяться при любых определённых полетах, эксплуатант должен принимать во внимание, следующее:

- 1) тип, летные характеристики ВС;
- 2) состав летного экипажа, его подготовку и опыт полетов;
- 3) размеры и характеристики, используемых ВПП;
- 4) соответствие и характеристики визуальных и не визуальных наземных средств;
- 5) бортовое оборудование самолета, используемое, а для с целей навигации и/или контроля и управления полетом при взлете, заходе на посадку, выравнивании, посадке,

7. The minimum aircraft for landing is assigned according to the decision-making altitude and visibility at (RVR) and is determined by the need to ensure:

- 1) a given probability of aircraft exit to the decision altitude with deviations from the specified flight trajectory, allowing to perform a further safe landing;
- 2) safety of departure to sometimes the decision-making altitude when the aircraft reaches this altitude with deviations from the specified flight trajectory, which do not allow further safe landing, or in the absence of the necessary visual contact with worthless landmarks.

8. Each aircraft operator (given operator) shall establish operational minimums for each aerodrome used for flights, which shall not be lower than the values specified in these Methodologies, and shall approve the methods for determining such minimums with the civil aviation authority.

9. The calculation of in-flight minimums for an unplanned alternate aerodrome shall not be prohibited if such calculation is made in accordance with this methodology.

10. In establishing the operational minimum of the airfield to be used for any particular flights, the operator shall take into account the following:

- 1) the type and flight characteristics of the aircraft;
- 2) the composition of the flight crew, their training and flight experience;
- 3) the size and characteristics of the runways used;
- 4) the suitability and characteristics of visual and non-visual ground aids;
- 5) on-board equipment of the aircraft used, and for navigation and/or flight control and management purposes, during take-off, approach, leveling, landing, run on the runway after landing

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b>  <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

пробеге по ВПП после посылки и уходе на второй круг;

б) препятствия в зонах взлета и набора высоте при вылете, захода на посадку и ухода на второй круг, требующих необходимых разрешений и выполнения нештатных процедур;

7) абсолютно относительные высоты пролета препятствий для процедур захода на посадку по приборам (OCA/H):

8) средства определения и процедуру предоставления информации о метеословиях на аэродроме.

and departure for the second round;

6) Obstructions in the takeoff and climb areas of departure, approach, and second-circle departure requiring necessary clearances and non-emergency procedures;

7) absolutely relative obstacle clearance altitudes for instrument approach procedures (OCA/H):

8) means of determining and procedure for providing information on airfield weather conditions.

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</p> <p>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
	Глава Chapter	2
	Редакция Edition	02

## 2. Определенные эксплуатационные минимумы аэродромов для взлёта 2 Determination of aerodrome operational minimums for take-off

11. Минимумы для влета, установленные эксплуатантом, должны быть выражены значениях дальности видимости на ВПП (RVR) или видимости (VIS), принимая во внимание соответствующие факторы по каждому аэродрому, который планируется использовать, а также характеристики ВС.

Если существует конкретная необходимость визуального обхода препятствий при, и/или для экстренной посадки должны быть указаны дополнительные условия (например, ВНГО).

12. Эксплуатационные минимумы аэродрома устанавливаются искусственных ВПП и соответствии с требованиями настоящей главы.

Эксплуатационные минимумы для влета применимы при наличии запасного вертодрома, который может быть выбран с фактической и прогнозируемой ко времени прилета погодой выше эксплуатационного минимума для посадки, в соответствии с требованиями АПКР 6 (часть I/II), а время полета (расстояние) от аэродрома вылета определяется в соответствии с РЛЭ, но во всех случаях не превышает:

- одного часа для самолетов с двумя двигателями;
- двух часов для самолетов с тремя и большим количеством двигателей.

При отсутствии запасного аэродрома решение на вылет принимается при метеоусловиях на аэродроме вылета не ниже минимума для посадки на нем.

13. Если переданная метеорологическая видимость (VIS) меньше установленной для взлета, а дальность видимости на ВПП (RVR) не сообщается, взлет, возможно, начать только, если командир ВС может определить, что дальность видимости вдоль ВПП (RVR) равна или выше необходимого минимума.

14. Если не имеется информации метеорологической видимости (VIS) или дальности видимости на ВПП (RVR), взлет, возможно, начать, только если командир ВС может определить, что дальность видимости

11. Valet minimums set by the operator should be expressed in terms of runway visual range (RVR) or visibility (VIS), taking into account relevant factors for each aerodrome to be used and the characteristics of the aircraft.

If there is a specific need for visual obstacle avoidance at, and/or for an emergency landing, additional conditions (e.g. VIS) should be specified.

12. Aerodrome operational minimums shall be set for artificial runways in accordance with the requirements of this Chapter.

Operational minimums for the roll is applicable in the presence of an alternate heliport, which may be selected with actual and predicted by the time of arrival weather above the operational minimum for landing, in accordance with the requirements of AICP 6 (Part I/II), and the polyla time (distance) from the departure airfield is determined in accordance with the RLE, but in all cases does not exceed:

- one hour for airplanes with two engines;
- two hours for aircraft with three or more engines.

In the absence of an alternate airfield, the decision to take off shall be made under weather conditions at the departure airfield not lower than the minimum for landing there.

13. If the transmitted meteorological visibility (VIS) is less than the set for takeoff and the runway visibility range (RVR) is not reported, takeoff may be initiated only if the aircraft commander can determine that the runway visibility range (RVR) is equal to or greater than the required minimum.

14. If no meteorological visibility information (VIS) or runway visibility range (RVR) is available, takeoff may be initiated only if the aircraft commander can determine that the visibility range along the runway is equal to or

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Российской Федерации</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b></p> <p><b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

вдоль ВПП равна или выше необходимого минимума.

15. Визуальная ориентация. Минимум для вылета должен подбираться условием обеспечения достаточной видимости для визуальной ориентации при управлении ВС на ВПП в случае, как прерванного взлета при неблагоприятных обстоятельствах, так и продолженного взлета после выхода из строя критического двигателя.

16. Необходимая дальность видимости на ВПП (RVR)/Видимость (VIS).

Для многодвигательных самолётов, летные характеристики которых позволяют в случае отказа критического двигателя в любой момент взлета как прекращение взлета с полной остановкой в пределах отведенного для прерванного взлета участка аэродрома, так и продолжение взлета с набором высоты 450м (1500 футов) и с соблюдением критериев безопасного пролета препятствий в зоне взлёта.

Эксплуатантом устанавливаются минимумы видимости на ВПП (RVR)/видимости (VIS) для взлёта, которые не должны быть ниже значений, приведенных в таблице 1 за исключением случаев, приведенных в пункте 19.

greater than the required minimum.

15. Visual orientation. The minimum for departure shall be selected to ensure sufficient visibility for visual orientation when controlling the aircraft on the runway in the event of both aborted take-off under unfavorable circumstances and continued take-off after a critical engine failure.

16. Required Runway Visibility Range (RVR)/Visibility (VIS).

For multi-engine aircraft whose flight characteristics allow, in the event of a critical engine failure at any time during take-off, both aborting the take-off with a full stop within the airfield area reserved for aborted take-off and continuing the take-off with an altitude gain of 450m (1500ft) and meeting the criteria for safe passage of obstacles in the take-off area.

The operator shall establish runway visibility (RVR)/visibility (VIS) minimums for take-off which shall not be lower than the values given in Table 1, except as specified in paragraph 19.

**Таблица 1 Дальность видимости на ВПП (RVR) Видимость для взлета**  
**Table 1 Runway Visibility Range (RVR) Visibility for take-of**

Средства Means	Дальность видимости на ВПП/Видимость (см. Примечание 3) Runway Visibility Range/Visibility (see Note 3)
Отсутствие средств (только дневные полеты) <i>Lack of funds (day flights only)</i>	500 м 500 m
Посадочные огни ВПП и/или маркировка осевой линии <i>Runway landing lights and/or centerline markings</i>	250/300 м (см. Примечание 1 и 2) 250/300 m (see Notes 1 and 2)
Посадочные и осевые огни ВПП <i>Runway landing and centerline lights</i>	200/250 м (см. Примечание 3) 200/250 m (see Note 3)
Посадочные огни ВПП и огни осевой линии ВПП и соответствующая информация об RVR в зоне приземления (TDZ), в средней точке (MID) и на дальнем конце ВПП <i>Runway landing lights and runway centerline lights and associated RVR information at the landing zone (TDZ), midpoint (MID) and far end of the runway</i>	TDZ 150/200 м MID 150/200 м Конец ВПП 150/200 м (см. Примечание 1,3 и 4) TDZ 150/200 m MID 150/200 m End of runway 150/200 m

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Российской Федерации</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b></p> <p><b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

	(see Notes 1, 3, and 4)
<p>Посадочные огни ВПП и огни осевой линии ВПП высокой интенсивности (с интервалом 15 м или менее) и соответствующая информация об RVR в зоне приземления (TDZ), в средней точке (MID) и на дальнем конце ВПП</p> <p><i>Runway landing lights and high-intensity runway centerline lights (at 15 m or less intervals) and associated RVR information at the landing zone (TDZ), midpoint (MID) and far end of the runway</i></p>	<p>TDZ 125/150 м MID 125/150 м Конец ВПП 125/150 м (см. Примечание 1,3 и 4) TDZ 125/150 m MID 125/150 m End VPP 125/150 m (see Notes 1, 3, and 4)</p>

Примечание 1: Более высокие показатели применяются для ВС Категории D.

Примечание 2: Для ночных полетов необходимы, по крайней мере, посадочные огни ВПП, или огни осевой линии ВПП, или ограничительные огни ВПП.

Примечание 3: Сообщённые значения дальности видимости, касающиеся зоны приземления (TZD, RVR/VIS) могут оцениваться пилотом.

Примечание 4: Необходимые значения дальности Видимости на ВПП (RVR) должны быть получены во всех точках измерения.

17. «Все взлёты дальностью видимости на ВПП (RVR) менее чем 400 м считаются взлётами в условных низкой видимости Take-Off) и выполняются, когда действуют процедуры условиях низкой видимости (LVTO – Low Visibility Take-Off). Члены лётного экипажа прошли достаточную подготовку на летном тренажере (FFS) для взлёта в условных низкой видимости (Low Visibility Take-Off)».

18. «Минимумы равные 150/200 метров применяются при измеренном коэффициенте сцепления на ВПП не менее 0,4 «good» и боковой половины предельного допустимого значения для взлета данного типа ВС.

Эксплуатант на основе утвержденных Агентством ГА спецификаций может уменьшить минимум для взлета до 125 м по дальности видимости на ВПП (ВС категории А, В и С) или до 150м (ВС категория D), в случаях, когда:

- 1) Действуют процедуры в условиях низкой видимости (LVP).
- 2) Осевые огни ВПП высокой интенсивности установлены с интервалом 15 м или меньше, и

Note 1: Higher values apply for Category D aircraft.

Note 2: At least runway landing lights, or runway centerline lights, or runway boundary lights are required for night flights.

Note 3: Reported sight distance values relating to the landing zone (TZD, RVR/VIS) may be evaluated by the pilot.

Note 4: The required Runway Visibility Range (RVR) values must be obtained at all measurement points. CRVR) mense 400 m

17. "All takeoffs with a runway visibility range (RVR) of less than нем 400 m are considered conditional Low Visibility Take-Offs) and are performed when Low Visibility Take-Off (LVTO - Low Visibility Take-Off) procedures are in effect. Flight crew members have been sufficiently trained in the flight simulator (FFS) for Low Visibility Take-Off".

18. "Minimums equal to 150/200 meters apply when the measured coefficient of adhesion on the runway is not less than 0.4 "good" and the lateral half of the maximum permissible value for take-off of this type of aircraft.

The operator, on the basis of specifications approved by the GA Agency, may reduce the minimum for take-off to 125 meters in terms of runway visibility (BC category A, B and C) or to 150 meters (BC category D), in cases where:

- 1) Low Visibility Procedures (LVP) are in effect.
- 2) High intensity runway centerline lights are set at 15m intervals or less and high intensity landing

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кабардино-Балкарской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b></p> <p><b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

посадочные огни высокой интенсивности установлены с интервалом 60 м или меньше. Огни должны быть включены.

3) Члены летного экипажа прошли достаточную подготовку на летном тренажере и имеют квалификационную отметку о допуске к взлету «TO RVR 125 м» или «TO RVR 150 м», в зависимости, что применимо.

4) Из кабины ВС в точке начала разбега визуальнo просматривается участок протяжённостью не менее 90 м.

5) Необходимые значения дальности видимости на ВПП должны быть получены во всех точках измерения (в начале, середине и конце ВПП).

6) Измеренный коэффициент сцепления на ВПП не менее 0,4 «good».

7) Боковая составляющая ветра не более половины предельного допустимого значения для взлета данного типа ВС».

19. Для многодвигательных ВС, характеристики, которых не отвечают требованиям пункта 19, в случае выхода из строя критического двигателя на взлёте может появиться необходимость в экстренной посадке, а также необходимость визуального обхода препятствия в зоне взлета, Такие ВС могут эксплуатироваться со следующими нижеуказанными минимальными требованиями для взлета при условии, что они соответствуют применимому критерию высоты пролёта препятствий, допуская выход из строя двигателя на определенной высоте.

В этих случаях минимумы для влета, установленные эксплуатантом должны основываться на высоте, с которой может быть построен безопасный профиль валаета при одном неработающем двигателе. Минимальная дальность видимости на ВПП не должна быть ниже значений, указанные выше в Таблице 1 или значений, указанных Таблице 2.

Допустимая высота над ВПП при отказе двигателя в зависимости от дальности видимости на ВПП/Видимость.

lights are set at 60m intervals or less. The lights must be on.

3) Flight crew members have been sufficiently trained in a flight simulator and have a takeoff clearance qualification mark of "TO RVR 125 m" or "TO RVR 150 m", whichever is applicable.

4) From the cockpit of the aircraft, a minimum of 90 m visual range is visually viewed at the point of the start of the run-up.

5) The required runway visibility values shall be obtained at all measurement points (at the beginning, middle and end of the runway).

6) The measured coefficient of adhesion on the runway is not less than 0.4 "good".

7) The lateral wind component is not more than half of the maximum permissible value for take-off of this type of aircraft".

19. For multi-engine aircraft whose performance does not meet the requirements of paragraph 19, in the event of a critical engine failure on take-off, it may be necessary to make an emergency landing as well as a visual avoidance of an obstacle in the take-off area, such aircraft may be operated with the following minimum take-off requirements, provided they meet the applicable obstacle clearance height criterion, allowing for engine failure at a certain altitude.

In these cases, the minimums for takeoff established by the operator shall be based on the altitude from which a safe roll profile can be constructed with one engine inoperative. The minimum sight distance on the runway shall not be less than the values specified in Table 1 above or the values specified in Table 2.

Allowable altitude above the runway in the event of engine failure as a function of runway visibility range/visibility.

**Таблица 2**  
**Table 2**

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кабудинской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b></p> <p><b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

<b>Допустимая высота над ВПП при отказе двигателя</b> <i>Allowable altitude above runway in case of engine failure</i>	<b>Дальности видимости на ВПП/ Видимость</b> <i>Runway Visibility Ranges/Visibility</i>
<15 метров (50 футов) <15 meters (50 feet)	200 м 200 m
15-30 метров (15-100 футов) 15-30 meters (15-100 feet)	300 м 300 m
30-45 метров (101-150 футов) 30-45 meters (101-150 feet)	400 м 400 m
45-60 метров (151-200 футов) 45-60 meters (151-200 feet)	500 м 500 m
60-90 метров (201-300 футов) 60-90 meters (201-300 feet)	1000 м 1000 m
>90 метров (>300 футов) >90 meters (>300 feet)	1500 м 1,500 m

20. Видимость 1500 м также применяется в случае, если невозможно построить безопасный профиль продолжения взлёта.

Сообщенные показатели дальности видимости на ВПП/Видимости, в зоне приземления могут быть заменены оценкой видимости пилота

21. Если информация на ВПП дальности Видимости или метеорологической видимости отсутствует, командир ВС не должен начинать взлет до тех пор, пока он не сможет определить, что фактические метеоусловия соответствуют минимумам для взлета.

20."! The 1500-meter visibility is also used when it is not possible to build a safe profile for continued take-off.

Reported visibility range at the Visibility, zone landing area can be replaced by the pilot's visibility indication

21. If the information at the wp ranges Visibility or if no visibility range or meteorological visibility information is available, the aircraft commander should not the aircraft commander shall not commence takeoff until he can determine that the actual weather conditions meet the minimums for takeoff.

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</p> <p>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
	Глава Chapter	3
	Редакция Edition	02

### 3. Эксплуатационные минимумы аэродрома для взлета при наличии препятствий в полосе воздушных подходов

#### 3. Airfield minimums for take-off in the presence of obstacles in the air approach strip

22. При наличие полосе воздушных подходов для налёта (или в зоне поверхности взлета) одиночных препятствий, превышающих предельное высоты, безопасными дремлет (которым нем может быть обеспечен установлением схемы взлета или набором максимально допустимой взлетной массой, эксплуатационный манием аэродрома для взлета устанавливается по высоте ниже границы облаков и видимости с целью гарантировать визуальный (контроль положения воздушного судна однедельной препятствиями до наборов высотные превышающей высоту препятствия.

23. Эксплуатационный минимум по высоте нижней границы облаков (Н н.г.о.) рассчитывается по следующим форму:

$H_{н.г.о.} = H_{преп.} + 50 \text{ м}$  для ВС-категории C, D, E

$H_{н.г.о.} = H_{преп.} + 30 \text{ м}$  для ВС категории, A, B.

Видимость (L, вид) определяете в зависимости от значений высоты нижней границы облаков (Н н.г.о.)

$L_{вид} = 6 H_{н.г.о.} + 300 \text{ м}$ ,

где H преп.- высота препятствия:

24. Рассчитанные значения высоты нижней границы "облаков (Н н.г.о.) и видимости (L, вид) округляются соответственно то до медиков десятков и сотен метров в сторону увеличения.

Во всех случаях рассматриваемое препятствие не должно быть ближе 500 метров оси маршрута вылета.

25. За видимость (L вид) во всех случаях принимается значение метеорологической видимости (VIS), которая определяется или пересчитывает.

26. Препятствия, по которым определена высота нижней границы облаков эксплуатационного минимума аэродрома для

22. In the presence of single obstacles exceeding the limits of the take-off surface (or B zone). If there are single obstacles in the air approach strip (or take-off surface area) exceeding the height limits heights, a safe flight (which can be ensured by establishing a take-off pattern or selecting a take-off surface). by setting the take-off pattern or selecting the maximum permissible take-off weight. the operational limit of the aerodrome for take-off is set at the height lower than the lower limit of clouds. is set at an altitude below the lower limit of clouds and visibility in order to to guarantee visual control of the aircraft's position with respect to obstacles until the aircraft reaches an altitude greater than the altitude of the obstacle.

23. The operational cloud base minimum (H CBM) is calculated using the following formulas:

$H_{CBM} = H_{obs} + 50 \text{ m}$  for aircraft categories C, D, and E

$H_{CBM} = H_{obs} + 30 \text{ m}$  for aircraft categories A and B

Visibility (L vis) is determined based on the calculated cloud base minimum (H CBM) as follows:

$L_{vis} = 6 \times H_{CBM} + 300 \text{ m}$

where H obstacle is the obstacle height along the approach path.

24. The calculated values of the cloud base height (H CBM) and visibility (L vis) shall be rounded up to the nearest 10 meters and 100 meters respectively.

In all cases, the obstacle in question shall not be located closer than 500 meters from the departure track centerline.

25. In all cases, the value of visibility (L vis) shall be considered equal to the meteorological visibility (VIS), which is either observed or recalculated.

26. Obstacles for which the height of the lower cloud boundary of the aerodrome operational minimum for take-off is determined may not be

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b>  <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

взлета, могут не учитываться при определении максимальной допустимой взлетной массы, если при взлете обеспечивается минимальный запас высоты над препятствиями если эти препятствия не создают реальной угрозы безопасности полетов.

27. Минимальный запас высоты над препятствиями равен нулю у взлетного конца ВПП (DER). От этой точки он увеличивается на 0.8% от горизонтального расстояния в направлении полета, допускающем максимальный разворот на 15°.

В зоне начала разворота и в зоне разворота обеспечивается минимальный запас высоты над препятствиями, равный 90 м (295 фут).

taken into account in determining the maximum permissible take-off weight if a minimum height margin over the obstacles is provided during take-off if these obstacles do not pose a real threat to flight safety.

27. The minimum obstacle clearance height is zero at the departure end of the runway (DER). From this point, it increases by 0.8% of the horizontal distance in the direction of flight, allowing a maximum turn of 15°.

In the turn initiation area and in the turning area, a minimum obstacle clearance height of 90 meters (295 feet) shall be ensured.

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</p> <p>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
	Глава Chapter	4
	Редакция Edition	02

#### 4. Заходы на посадку по категории I, с вертикальным наведением (APV) по неточным системам (on-precision Approach).

#### 4. Category I approaches without vertical guidance (APV) performed using non-precision approach systems.

28 Заход на посадку по категории I — заход на посадку по приборам и посадка с использованием системы ILS, GLS (GNSS/CBAS) с высотой принятия решения (DH) не менее чем в метров (200 футов) и с дальностью видимости на ВПП (RVR) не менее чем 550 метров.

29. Заход на посадку по нечетным системам захода на посадку (MPA)-заход на посадку по приборам," используя любое из средств обслуживания, описанных в таблице 3 (Системные минимумы), с МН или ДН не менее чем 75 метров (250 футов) и RVR/СМУ не меньше, чем 750 метров.

30. Заход на посадку вертикальным наведением (APV) заход на посадку по приборам с использованием бокового и вертикального наведения, но не отвечающим требованиям, установленным для точных заходов на посадку и посадку ДН не менее чем 75 метров (250 футов) и дальности видимости на ВПП не менее чем 600 метров.

31. Относительная высота принятия решения (DE). Эксплуатант должен гарантировать, (что высота принятия решения, которая используется для захода на посадку не ниже, чем:

- 1) минимальная высота, до которой средства захода-"на посадку могут использоваться без необходимых визуальных ориентиров; или
- 2) ОСН для категории воздушного судна; или
- 3) опубликованная относительная высота принятия решения (DH) схемы захода на посадку, где применима; или
- 4) 60 метров (200 футов) для заходов на посадку категории I; или
- 5) системы минимумов таблице 3; или
- 6) наименьшая относительная высота принятия решения (DH), указанная в Руководстве по летной эксплуатации ВС (AFM) или эквивалентом документе, если заявлено что из них выше.

28. Category I approach — an instrument approach and landing using ILS or GLS (GNSS/GBAS), with a decision height (DH) not lower than 60 meters (200 feet) and a runway visual range (RVR) of not less than 550 meters.

29. Approach using non-precision approach systems (NPA) — an instrument approach using any of the navigation aids listed in Table 3 (System Minima), with a minimum height (MDA or DA) not lower than 75 meters (250 feet) and RVR/CMV not less than 750 meters.

30. Approach with Vertical Guidance (APV) is an instrument approach using both lateral and vertical guidance, but not meeting the requirements for precision approaches. The decision height (DH) shall be not less than 75 meters (250 feet), and the runway visual range (RVR) shall be not less than 600 meters.

31. Decision height (DH). The operator shall ensure that the decision height used for the approach is not lower than:

- 1) the minimum height to which the approach aids can be used without the required visual references; or
- 2) the obstacle clearance height applicable to the aircraft category; or
- 3) the published decision height (DH) of the approach chart, where applicable; or
- 4) 60 meters (200 feet) for Category I approaches; or
- 5) the minima specified in Table 3; or
- 6) the lowest decision height (DH) stated in the aircraft flight manual (AFM) or equivalent document, if declared, whichever is higher.

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Российской Федерации</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b></p> <p><b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	4
		Редакция Edition	02

32 Минимальная относительная высота снижения (MDH). 32. Minimum descent height (MDH).

Эксплуатант должен гарантировать, что минимальная высота снижения для захода на посадку не менее чем:

- 1) Он для категории самолета; или
- 2) системных минимумов в таблице 3; или
- 3) минимальная высота, сниженная определила в Руководстве по летной эксплуатации ВС

33. Визуальная ориентация.

Пилот, не может продолжать заход ниже MDA/MDH, до тех пор, пока, отчетливо не увидит и не распознает один из следующих визуальных ориентиров планируемой ВПП посадки:

- 1) элементы системы огней приближена ВЛ;
- 2) порог;
- 3) маркировка порога ВПП;
- 4) входные огни порога ВПП;
- 5) опознавательные огни порога ВПП;
- 6) огни визуальной индикации глиссады;
- 7) зону приземления или маркировку зоны приземления;
- 8) огни зоны приземления;
- 9) посадочные огни ВПП; или
- 10) другие визуальные ориентиры.

The operator shall ensure that the minimum descent height for the approach is not less than:

- 1) the MDH for the aircraft category; or
- 2) the system minima specified in Table 3; or
- 3) the minimum descent height specified in the aircraft flight manual (AFM).

33. Visual references.

The pilot shall not continue the approach below the MDA/MDH unless one or more of the following visual references for the intended runway are distinctly visible and identifiable:

- 1) approach lighting system elements (ALS);
- 2) runway threshold;
- 3) runway threshold markings;
- 4) runway threshold lights;
- 5) runway threshold identification lights (REIL);
- 6) visual glide slope indicator lights;
- 7) touchdown zone or touchdown zone markings;
- 8) touchdown zone lights;
- 9) runway edge lights; or
- 10) other visual references.

**Таблица 3. Системные минимумы в зависимости от средств**  
**Table 3. System minimums by means**

Минимальные высоты снижения (MBC, DH/MDH) в зависимости от средств  
Minimum descent altitudes (DH/MDH) depending on means

Используемая система захода <i>Approach system used</i>	Наименьшая D H/MDH <i>Minimum DH/MDH</i>	
Курсовой маяк ILS (без глиссады) с или без DME <i>ILS localizer approach without glide path with or without DME</i>	75 м	250 футов 250 feet.
Заход по обзорному радиолокатору (заканчивающийся на удалении 0.9 км от ВПП) <i>Radar approach ending at 0.9 km from the runway threshold</i>	75 м	250 футов 250 feet.
Заход по обзорному радиолокатору (заканчивающийся на удалении 1,8 км от ВПП) <i>Radar approach ending at 1.8 km from the runway threshold</i>	90 м	300 футов 300 feet.
Заход по обзорному радиолокатору (заканчивающийся на удалении 3,7 км от ВПП) <i>Radar approach ending at 3.7 km from the runway threshold</i>	105 м	350 футов 350 feet.
RNAV/LNAV	90 м	300 футов

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b>  <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	4
		Редакция Edition	02

		300 feet.
VOR	90 м	300 футов 300 feet.
VOR/DME	75 м	250 футов 250 feet
NDB, ОПРС	105 м	350 футов 350 feet
NDB/DME	90 м	300 футов 300 feet.
2NDB или ОСП	90 м	300 футов 300 feet.
VDF (Радиопеленгатор ОБЧ-станции)	105 м	350 футов 350 feet

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b>  <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	5
		Редакция Edition	02

**5. Определение минимума / по/дальности видимости на ВПП видимости I (МИ категории М (Т,И захода на" посадкам вертикальным наведённом (АРУ) и заходя на посадку по неточным системам.**

**5. Determination of minimum / by//distance visibility on the runway visibility I (MI category M(T,I approach to" landings by vertical guidance (AGC) and approach by inaccurate systems.**

34. Минимум RVR/СМУ/видимости должен быть наибольшим значением, полученным из таблицы 6 ила таблицы 7, но не большее чем максимальные значение, указанные в таблице 6, где применимо.

35. Значения в таблице 6 получены из формулы ниже Требуемая дальность видимости на ВПП видимость (м) =  $[(DH \text{ (футы)} \times 0.3048) / \tan \alpha]$  - длина огней приближения (м).

$\alpha$  - расчетный угол, значение которого начинается с 3,00 градусов увеличивается ступенчато.

36. Формула может использоваться с фактической глиссадой захода на посадку и/или фактической длиной огней приближения для части.

37. Если заход на посадку выполняется с участком горизонтального полета на высоте равной MDA/H или выше, то к минимальным значениям RVRСMV указанным в таблицах 5 и 6 должны быть добавлено 200 метров для самолетов категории А и В и 400 метров для самолета категории С и D.

Добавленные соответствующие различиями представляете собой время расстояние, которое необходимо, чтобы установить ВС на снижение на конечном этапе захода на посадку.

38. Дальность видимости на ВПП меньше чем 750 метров, как обозначено в таблице 5, может использоваться:

1) для заходов на посадку по категории I на ВПП с полной системой огней приближения (FALS) (см. ниже), огнями Зоны приземления (Runway Touchdown Zone Lights RTZL) и огнями осевой линии ВПП (Centreline (RCLL) при условии, что DH не больше, чем 200 футов; или

2) для заходов на посадку по категории I на ВПП без RTZL и RCLL, когда используется

34. The minimum RVR/IMC/visibility shall be the highest value obtained from Table 6 or Table 7, but not greater than the maximum values specified in Table 6, where applicable.

35. The values in Table 6 are derived from the following formula:

Required runway visual range (RVR) in meters =  $[(DH \text{ (feet)} \times 0.3048) / \tan \alpha]$  - length of approach lighting system (in meters).\*\*

$\alpha$  is the calculated approach angle, starting from 3.00 degrees and increasing in defined increments.

36. The formula may be used with the actual approach glide path and/or the actual length of the approach lights for part of the.

37. If the approach includes a level flight segment at or above the MDA/H, the minimum RVR/CMV values specified in Tables 5 and 6 shall be increased by 200 meters for aircraft categories A and B, and by 400 meters for categories C and D.

These additional distances account for the time and distance required to initiate descent during the final stage of the approach.

38. A runway visual range (RVR) of less than 750 meters, as specified in Table 5, may be used:

1) for Category I approaches to a runway equipped with a full approach lighting system (FALS), runway touchdown zone lights (RTZL), and runway centerline lights (RCLL), provided that the decision height (DH) is not lower than 200 feet; or

2) for Category I approaches to a runway without RTZL and RCLL, when an approved Head-Up

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кабардино-Балкарской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b></p> <p><b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	5
		Редакция Edition	02

одобренная система HUDLS, или эквивалентная одобренная система, или заход на посадку выполняется с использованием бортовых и наземных средств или директорный заход на посадку до высоты DH равной или больше чем 60 метров (200 футов).

3) для заходов на посадку с вертикальным наведением (APV) на ВПП с FALS, RTZL и RCLL, когда используется одобренный индикатор индикации показаний приборов на лобном стекле (HUD).

39. Визуальные средства включают в себя стандартную маркировку ВПП для дневных условий и для заходов на посадку огни ВПП (посадочные огни ВПП, входные огни ВПП, ограничительные огни ВПП и в некоторых случаях также огни зоны приземления и/или огни осевой линии ВПП).

Приемлемые конфигурация огней приближения классифицированы и перечислены в таблице 4 ниже.

40. Для ночных полетов или для любых полетов, где требуется огни приближения для ВПП, огни должны быть пригодны к эксплуатации, кроме как предусмотрено в таблице 6.

Display Landing System (HUDLS), or an equivalent approved system is used, or when the approach is conducted using both airborne and ground-based guidance systems with a DH equal to or greater than 60 meters (200 feet); or

3) for approaches with vertical guidance (APV) to a runway equipped with FALS, RTZL, and RCLL, when an approved Head-Up Display (HUD) is used.

39. Visual aids include standard runway markings for day operations and, for approaches, runway lighting systems (runway edge lights, runway threshold lights, runway end lights, and in some cases, touchdown zone lights and/or runway centerline lights).

Acceptable approach lighting configurations are classified and listed in Table 4 below.

40. For night flights or for any flight where runway approach lights are required, the lights shall be serviceable except as provided in Table 6.

**Таблица 4 Системы огней приближения.  
Table 4 Proximity light systems.**

Класс оборудования (OPS Class of Facility)	Длина, Конфигурация и интенсивность огней приближения (Length, configuration and intensity of approach lights)
Полная система огней приближения FALS (full approach light system)	ИКАО: Система огней приближения для точного захода на посадку по категории I (огни высокой интенсивности HIALS 720 м и более) огни осевой линии с кодом дистанции, ряд огней осевой линии. (ICAO: Precision approach CAT I Lighting System (HIALS 720 m >) distance coded centreline, Barrette centreline).
Промежуточная система огней приближения IALS (intermediate approach light system)	ИКАО: Промежуточная система огней приближения (огни высокой интенсивности HIALS 420-719 м) одиночный источник питания, ряд огней осевой линии. (ICAO: Simple approach lighting system (HIALS 420-719 m) single source Barrette)
Малая система огней приближения BALS (basic approach light system)	Отличная от других систем огней приближения (огни высокой/средней интенсивности HIALS,

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b>  <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	5
		Редакция Edition	02

	MIALS или система огней подхода ALS 210 м -419 м). Any other approach lighting System (HIALS, MIALS or ALS 210-419 m).
Отсутствие системы огней приближения NALS (no approach light system)	Отличная от других систем огней приближения (огни высокой/средней интенсивности HIALS, MIALS или система огней подхода ALS 210 м) или полное отсутствие огней приближения. Any other approach lighting system (HIALS, MIALS or ALS <210 m) or no approach lights.

**Таблица 5 Значения дальности видимости на ВПП (RVR) у пересчитанной метеорологической видимости (CMV). Относительная высота принятия (DH) Минимальная относительная высота снижения (MDH).**

**Table 5 Runway Visual Range (RVR) values based on Converted Meteorological Visibility (CMV). Decision Height (DH). Minimum Descent Height (MDH).**

DH или MDH		Класс системы огней				
		FALS	IALS	BALS	NALS	
		RVR<750 м				
метры /футы		Метры				
60/200	-	64/210	550	750	1000	1200
65/211	-	67/220	550	800	1000	1200
68/221	-	70/230	550	800	1000	1200
71/231	-	73/240	550	- 800	1000	1200
74/241	-	76/250	550	800	1000	1300
77/251	-	79/260	600	800	1000	1300
80/261	-	86/280	600	900	1100	1300
87/281	-	91/300	650	900	1200	1400
92/301	-	98/320	700	1000	1200	1400
98/321	-	104/340	800	1100	1300	1500
104/341	-	110/360	900	1200	1400	1600
110/361	-	116/380	1000	1300	1500	1700
116/381	-	122/400	1100	1400	1600	1800
123/401	-	128/420	1200	1500	1700	1900
129/421	-	134/440	1300	1600	1800	2000
135/441	-	140/460	1400	1700	1900	2100
141/461	-	146/480	1500	1800	2000	2200
147/481	-	152/500	1500	1800	2100	2300
153/501	-	158/520	1600	1900	2100	2400
159/521	-	165/540	1700	2000	2200	2400
165/541	-	171/560	1800	2100	2300	2500
171/561	-	176/580	1900	2200	2400	2600
177/581	-	183/600	2000	2300	2500	2700
183/601	-	189/620	2100	2400	2600	2800

 <p><b>ГАГА</b> Государственное агентство Гражданской Авиации Республики Беларусь</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b></p> <p><b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	5
		Редакция Edition	02

190/621	-	195/640	2200	2500	2700	2900
196/641	-	201/660	2300	2600	2800	3000
202/661	-	207/680	2400	2700	2900	3100
208/681	-	213/700	2500	2800	3000	3200
214/701	-	219/720	2600	2900	3100	3300
220/721	-	226/740	2700	3000	3200	3400
226/741	-	232/760	2700	3000	3300	3500
232/761	-	244/800	2900	3200	3400	3600
244/801	-	259/850	3100	3400	3600	3800
259/851	-	274/900	3300	3600	3800	4000
275/901	-	290/950	3600	3900	4100	4300
290/951	-	305/1000	3800	4100	4300	4500
305/1001	-	335/1100	4100	4400	4600	4900
336/1101	-	366/1200	4600	4900	5000	5000
366/1201 и выше			5000	5000	5000	5000

41. Значения в таблица 5 получены из формулы ниже:

Требуемая дальность видимости на Видимость(м)-  $[(DH/MDH \text{ (футы)} \times 0.3048) / \tan \alpha]$ - длина огни приближения (м).

$\alpha$  - расчетный угол, значение которого начинается с 3,00 градусов увеличивается ступенчато.

42. формула может использоваться с фактической глиссадой захода на посадку и/или фактической длиной огней приближения для части ВПП.

43.Значение RVR не выше 550 м, указано в таблице 5, может использоваться для:

а) заходов на посадку по категории I на ВПП, оборудованную FALS CRTA) приземления на Огнями осевой RRCLL); или

б) заходов на посадку по категории I на ВПП без RTZL и RCLL при использовании утвержденной системы HUDLS или эквивалентной утвержденной системы или при выполнении заходов с использованием автопилота или заходов на посадку с помощью командно-пилотажного прибора до высоты DH; или

с) RNAV с утвержденным заходом на посадку с вертикальным ведением на ВПП, оборудованные FALS, RTZL и RCLL, при

41. The values in Table 5 are derived from the following formula:

Required runway visual range (Visibility in meters) =  $[(DH/MDH \text{ (feet)} \times 0.3048) / \tan \alpha]$  – length of the approach lighting system (meters).

$\alpha$  is the calculated approach angle, starting at 3.00 degrees and increasing incrementally, based on the actual glide path.

42. The formula may be used for the approach to The formula may be used for the landing approach and/or the actual length of approach lights for a part of an FP.

43. An RVR value not greater than 550 meters, as specified in Table 5, may be used for:

a) Category I approaches to runways equipped with a full approach lighting system (FALS), touchdown zone lights (RTZL), and runway centerline lights (RCLL); or

b) Category I approaches to runways without RTZL and RCLL, when using an approved Head-Up Display Landing System (HUDLS) or an equivalent approved system, or when performing approaches using autopilot or flight director guidance down to DH; or

c) RNAV approaches with approved vertical guidance to runways equipped with FALS, RTZL, and RCLL, using an approved HUD system.

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданской Авиации Российской Федерации</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b>  <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	5
		Редакция Edition	02

использовании утвержденной системы HUD.

**Таблица 6 Отказ или понижение работоспособности оборудования влияние на посадочные минимумы**

**Table 6 Failure or degradation of equipment performance impact on landing minimums**

Отказ или понижение работоспособности оборудования	Влияние на посадочные минимумы				
	CAT III	CAT IIIA	CAT II	CAT I	Заход по неточным системам
резерв ILS	Не разрешено Не влияет				
Внешний маркер	Не влияет, если заменено эквивалентным положением				Не применимо
Ближний маркер	Не влияет				Не влияет, если используется как точка ухода на второй круг
Система оценки видимости на ВПП (RVR) зоны приземления	Может быть временно заменена дальностью видимости в середине ВПП, если одобрено ГАГА. RVR может быть сообщено методом наблюдения.			Не влияет	
Дальность видимости в середине ВПП или в конце ВПП	Не влияет				
Прибор для измерения скорости ветра для ВПП	Не влияет				
Измеритель высоты облачности	Не влияет				
Огни приближения	Не разрешено для выполнения захода на посадку с DH > 15 м (50 футов)		Не разрешено		Минимум как при отсутствии оборудования

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданской Авиации Российской Федерации</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b>  <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	5
		Редакция Edition	02

Огни приближения исключены последние 210 м.	Не влияет	Не разрешено	Минимум как при отсутствии оборудования
Огни приближения исключены последние 420 м.	Не влияет		Минимум как при отсутствии оборудования
Резерв для огней приближения	Не влияет		
Вся система огней ВПП	Не разрешено		Днем - Минимум как при отсутствии оборудования Ночью - не разрешено
Ограничительные огни	Только днем; Ночью - не разрешено		
Осевые огни ВПП	Днем- RVR 300 м Ночью - не разрешено	Днем- RVR300.М Ночью - 550 м	Не влияет
Расстояние между огнями осевой линии увеличено до 30 м	RVR 150м	Не влияет	
Огни зоны приземления	Днем - RVR 200м Ночью - 300 м	Днем -RVR300м Ночью - 5500 м	Днем - RVR 200м Ночью - 300 м
резерв для огней ВПП	Не разрешено		Не влияет
Система огней рулежных дорожек	Не влияет - кроме задержек по причине уменьшения скорости движения.		

44, Пересчет CMV в RVR с использованием, таблицы 7 не применяется в случаях, когда уместил информация значения RVR а также минимум он при взлете или для контроля минимумов при посадке RVR менее 800м.

Пересчет метеорологической видимости дальность видимости на ВПП (RVR/CMV).

44, Recalculation of RVR using, tables do not apply when the RVR value information is placed and also the minimum it is at take-off or to control the minimums at landing RVR less than 800m.

Recalculation of meteorological visibility range on the runway (RVR/CMV).

**Таблица 7**  
**Table 7**

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b> <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	5
		Редакция Edition	02

Системы огней при выполнении полетов	RVR/CMV = сообщенная метеорологическая ВИДИМОСТЬ X	
	день	ночь
Огни приближения и огни ВПП высокой интенсивности	1,5	2.0
Любые другие огни, отличные от указанных выше	1,0	1,5
Отсутствие огней	1,0	Не применяется

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b>  <b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Глава Chapter	6
		Редакция Edition	02

**6. Определение эксплуатационных минимумов аэродромов для посадки при отсутствии наблюдений на БППМ за высотой нижней границы облаков.**

**6. Determination of operational minimums of airfields for landing in the absence of BPRM observations of the height of the lower boundary of clouds.**

45. При отсутствии наблюдения на БППМ за высотой нижней грани облаков:

На аэродромах с оборудованием эксплуатационный минимум для посадки по ILS, увеличивается на 30 метров (100 футов) по относительной высоте принятия решения и на 500 метров по дальности видимости на ВПП (RVR/CMV);

- на аэродромах без оборудованная ILS, прием воздушных судов осуществляется по минимуму, установленному для неточных систем захода на посадку (NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA или RNAV/NAV) три относительной высоте принятия решения не менее 200 метров (600 футов) и дальности видимости на ВПП, рассчитанной в соответствии с данной методикой, но не менее 2500 метров.

In the absence of ceiling observation at the Outer Marker (OM):

At aerodromes equipped for ILS operations, the operational landing minimum shall be increased by 30 meters (100 feet) in Decision Height (DH) and by 500 meters in Runway Visual Range (RVR/CMV);

At aerodromes not equipped with ILS, aircraft shall be accepted according to the minimum established for non-precision approach systems (NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA or RNAV/NAV), with a Decision Height not less than 200 meters (600 feet) and a runway visual range calculated according to the given method, but not less than 2500 meters.

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</p> <p>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
	Приложение Appendix	1
	Редакция Edition	02

**Приложение 1**  
**Appendix 1**

**Контрольная карта комплексной оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС.**

**Checklist for a comprehensive assessment of the methodology for determining the operational minimums of aerodromes for aircraft take-off and landing.**

<b>Наименование эксплуатанта:</b> <i>Name of Operator:</i>		<b>ФИО инспектора:</b> <i>Name of inspector:</i>				<b>Область проверки инспектора:</b> <i>Inspector's Scope of Inspection:</i>	
<b>Месторасположение:</b> <i>Location:</i>	<b>Дата</b> (год/месяц/день): <i>Date (year/month/day):</i>						
<b>Цель проверки:</b>							
№ п/п	Аспекты, подлежащие проверке <i>Aspects to be verified</i>	Требования <i>Requirements</i>	Ссылка на документ <i>Document reference</i>	Соответствует <i>Compliant</i>	Не соответствует <i>non-compliant</i>	Не применимо <i>Not applicable</i>	Подпись инспектора <i>Signature of the inspector</i>
1.	При определении эксплуатационных минимумов аэродрома, которые будут применяться в отношении любой конкретной операции, учитываются: <i>In determining the airfield operational minimums to be applied to any particular operation, consideration shall be given to:</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.	- тип, летно-технические характеристики и характеристики управляемости самолета; <i>- type, flight characteristics and controllability characteristics of the airplane;</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.	- состав летного экипажа, квалификация и опыт его членов; <i>- flight crew composition, qualifications and experience of its members;</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.	- размеры и характеристики ВПП, которые могут быть выбраны для использования; <i>- the size and characteristics of the runway that may be selected for use;</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.	соответствие и характеристики имеющихся визуальных и не визуальных средств; <i>The appropriateness and characteristics of the visual and non-visual aids available;</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6.	- оборудование, имеющееся на самолете для целей навигации, опознавания визуальных ориентиров и/или контроля за выдерживанием траектории полета во время захода на посадку, посадки и ухода на второй круг; <i>- Equipment on an aircraft for navigation, visual</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</p> <p>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
	Приложение Appendix	1
	Редакция Edition	02

	<i>reference identification and/or flight path control during approach, landing and departure;</i>						
7.	- препятствия в зонах захода на посадку и ухода на второй круг и предельные значения абсолютной относительной высоты пролета препятствий при заходе на посадку по приборам; <i>- obstacles in the approach and departure zones and the limits of absolute relative height of obstacles during instrument approach;</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8.	- средства, используемые для определения и сообщения метеорологических условий; <i>- The means used to determine and report meteorological conditions;</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.	- препятствия в зонах набора высоты при взлете и необходимый запас высоты над препятствиями. <i>- obstacles in the climb zones during takeoff and the required altitude margin over obstacles.</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10.	Классификация заходов на посадку по приборам : <i>Classification of instrument approaches :</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11.	- тип А; - Type A;			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	- тип В; - Type B;			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	- категория I (CAT I); <i>- category I (CAT I);</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	- категория II (CAT II); <i>- category II (CAT II);</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	- категория III А, В, С (CAT III А, В, С): <i>- Category III A, B, C (CAT III A, B, C):</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12.	Относительная высота принятия решения (DH) и дальность видимости на ВПП (RVR) подпадают под разные категории. <i>Relative decision height (DH) and runway visibility range (RVR) fall into different categories.</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13.	Отсутствие информации о дальности видимости на ВПП (RVR). <i>Lack of runway visibility range (RVR) information.</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
14.	Расчет минимума, производимого в полете для незапланированного запасного аэродрома. <i>Calculation of in-flight minimums for an unplanned alternate airfield.</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
15.	Минимумы для взлета, установленные эксплуатантом. <i>Minimums for takeoff established by the operator.</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16.	Определение КВС дальность видимости вдоль ВПП (RVR).			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

 <p>Государственное Агентство Гражданской Авиации Республики Беларусь</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся оценки методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС</b></p> <p><b>Instructions on Procedures for Certification and Supervision of AO in the KR with regard to the evaluation of the methodology for determining the operational minimums of airfields for aircraft takeoff and landing</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-SMS-GM-21
		Приложение Appendix	1
		Редакция Edition	02

	<i>PIC definition of the range of visibility along the CAP (RVR).</i>						
17.	Визуальная ориентация. <i>Visual Orientation.</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
18.	Условия для применения минимумов равные 150/200 метров. <i>The conditions for applying the minimums equal 150/200 meters.</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
19.	Эксплуатационные минимумы аэродрома для взлета при наличии препятствий в полосе воздушных подходов. <i>Aerodrome operational minimums for takeoff in the presence of obstructions in the air approach runway.</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
20.	Заходы на посадку по категории I, с вертикальным наведением (APV) и по неточным системам (Non-precision Approach). <i>Category I, vertical guidance (APV) and Non-precision Approach (Non-precision Approach) approaches.</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
21.	Определение минимума по дальности видимости на ВПП RVR/CMV/видимости для категории I, захода на посадку с вертикальным наведением (APV) и захода на посадку по неточным системам <i>Determination of RVR/CMV/visibility minimums for category I, approach with vertical guidance (APV) and approach by non-precision systems.</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

--

Соответствует <i>Relevant</i>	Не соответствует <i>Non-compliant</i>	Подпись ФИО инспектора <i>Signature Name of the inspector</i>	Ознакомлен: Подпись и ФИО руководителя отдела Органа ГА <i>Familiarized: Signature and full name of the head of department of the CA Authority</i>