



БУЙРУК  
ПРИКАЗ

2026-ч. 13-май № 03-210

Бишкек ш.  
г. Бишкек

**Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатациялоочуларын  
аспаптык конуу ыкмалары (Категория II жана III) боюнча аткарууга  
уруксат берүү тартибин жөнгө салуучу сертификаттоо жана көзөмөл  
жүргүзүү процедуралары боюнча Нускама, жаңы редакцияда бекитүү жана  
ишке киргизүү жөнүндө**

Европалык авиациялык коопсуздук агенттигинин (EASA) аудитинин жыйынтыгы боюнча аныкталган эскертүүлөрдү жоюу максатында, ошондой эле нускаманы колдонуудагы талаптарга шайкеш келтирүү жана жол-жоболорду тартипке келтирүү үчүн, **буйрук кылам:**

1. Төмөнкүлөр жаңы редакцияда бекитилсин жана колдонууга киргизилсин:

– 1 тиркемеге ылайык Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарынын ишмердүүлүгүн тастыктамалоо жана көзөмөлдөө жол жоболору жөнүндө нускаманын, CAT II, III боюнча аспаптар боюнча конууга кирүүнү (B тибин) аткарууга уруксат берүүгө тиешелүү бөлүгү.

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

3. Түзүмдүк бөлүмдөрдүн жетекчилери ушул нускаманын жоболорун жетекчиликке алышсын.

4. Учуу эксплуатациясы башкармалыгына ушул Нускама боюнча бардык түзүмдүк бөлүмдөрдүн кызматкерлери үчүн ички окутууну уюштуруу жана өткөрүүнү, ошондой эле алардын билим деңгээлин текшерүүнү камсыз кылуу жүктөлсүн.

5. Аба кемелеринин бардык эксплуатанттарына Нускамадагы өзгөртүүлөр жөнүндө маалымдоо, ошондой эле анын жаңы жоболору менен видео-конференция байланышы аркылуу тааныштыруу камсыз кылынсын.

6. Мамлекеттик агенттиктин иш кагаздарын жүргүзүүчүсү М.Т. Тыналиева ушул буйрукту жана Нускаманы тиешелүү бөлүмдөргө жеткирсин.

7. Мамлекеттик агенттиктин 2025-жылдын 4-октябрындагы № 03-440 «Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатациялоочуларын аспаптык конуу ыкмалары (Категория II жана III) боюнча аткарууга уруксат берүү тартибин жөнгө салуучу сертификаттоо жана көзөмөл жүргүзүү процедуралары боюнча Нускама» буйругу күчүн жоготту деп таанылсын.

8. Бул буйруктун аткарылышынын кеземөлүн Укуктук камсыздоо бөлүмүнө жүктөлсүн.

---

**Об утверждении и введении в действие в новой редакции Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) по САТ II, III.**


В целях устранения замечаний, выявленных по результатам аудита Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA), а также приведения инструкции в соответствие с действующими требованиями и упорядочения процедур, **приказываю:**

1. Утвердить и ввести в действие в новой редакции:
  - Инструкцию по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) по САТ II, III, согласно приложению 1.
2. Инструкция, указанная в пункте 1 вступает в силу с момента подписания настоящего приказа.
3. Руководителям структурных подразделений руководствоваться положениями данной инструкции.
4. Управлению летной эксплуатации обеспечить организацию и проведение внутреннего обучения сотрудников всех подразделений по данной Инструкции с последующей проверкой их знаний.
5. Обеспечить информирование всех эксплуатантов воздушных судов об изменениях в Инструкции с необходимостью ознакомления с её новыми положениями через видео-конференц-связь.
6. Делопроизводителю Государственного агентства М.Т. Тыналиевой довести настоящий приказ и инструкцию до сведения соответствующих отделов.
7. Признать утратившим силу приказ Государственного агентства от 04 октября 2025 года № 03-440 «Об утверждении и введении в действие «Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части касающейся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) по САТ II, III.».
8. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на Отдел правового обеспечения.

Директор



Д.К. Бостонов

 <p>ГАГА Государственное агентство гражданской авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, II</p>	<p>Документ № Document No.</p>	<p>SCAA-OPS-GM-17</p>
	<p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</p>	<p>Глава Chapter</p>	<p>0</p>
	<p></p>	<p>Редакция Edition</p>	<p>04</p>

APPROVED»

Order of the State Civil Aviation Agency  
under the Cabinet of Ministers of the  
Kyrgyz Republic

dated «13» май 2026.  
№ 03-210



«УТВЕРЖДЕНО»

Приказом Государственного агентства  
гражданской авиации при Кабинете  
Министров  
Кыргызской Республики

от «13» май 2026 года.  
№ 03-210



**Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) по CAT II, III.**

**Instruction on Certification and Oversight Procedures for Air Operators of the Kyrgyz Republic Regarding Authorization for Conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III**

**Бишкек**

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, II</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	<p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</p>	Глава Chapter	0
		Редакция Edition	04

## Глава 0. Общие положения Chapter 0. General Provisions

Инструкция закрепляет требования к эксплуатанту, оборудованию воздушного судна, к подготовке и квалификации персонала, к тренажерной подготовке и является инструктивным материалом для использования инспекторами органа гражданской авиации (ОГА) при допуске эксплуатантов к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) по второй и третьей категории ИКАО (CAT II, III), а также по контролю и надзору за их деятельностью.

Настоящая инструкция предназначена для использования эксплуатантами воздушных судов, инспекционным персоналом и другими заинтересованными сторонами, задействованными в сфере гражданской авиации Кыргызской Республики.

В связи с очень низкой видимостью, сопровождающей полёты по категориям CAT II / CAT III, ОГА строго регулируют все аспекты таких операций с целью поддержания общего уровня безопасности воздушных перевозок.

В основном, строго регулируются следующие четыре элемента:

- 1) Воздушное судно
- 2) Аэродром
- 3) Эксплуатант
- 4) Летный экипаж

Эксплуатант, подающий заявку на выполнение полётов по категориям CAT II или CAT III, должен строго соблюдать установленную структуру нормативных требований, чтобы получить оперативное разрешение от ОГА.

Настоящая инструкция должна рассматриваться как пособие для понимания требований и как руководство для эксплуатанта по получению оперативного разрешения.

This instruction establishes the requirements for the operator, aircraft equipment, personnel training and qualification, and simulator training. It serves as guidance material for civil aviation authority (CAA) inspectors when authorizing operators to conduct instrument approaches (Type B) under ICAO Category II and III (CAT II, III), as well as for the monitoring and oversight of their activities.

This instruction is intended for use by aircraft operators, inspection personnel, and other stakeholders involved in the civil aviation sector of the Kyrgyz Republic.

Due to the very low visibility associated with CAT II / CAT III operations, Civil Aviation Authorities (CAAs) strictly regulate all aspects of such operations in order to maintain the overall level of flight safety.

In particular, four main elements are subject to strict regulation:


- 1) Aircraft
- 2) Aerodrome
- 3) Operator
- 4) Flight crew

An operator applying for approval to conduct CAT II or CAT III operations must strictly comply with the established regulatory framework in order to obtain operational authorization from the CAA.

This Instruction should be regarded both as a reference for understanding the applicable requirements and as guidance for the operator in obtaining operational authorization.


*\*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>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, II</b></p> <p><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	Глава Chapter	0
	Редакция Edition	04

**0.1 Ведомость по документу**  
**0.1 Document Control Sheet**

Название документа: Document Title:	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) по CAT II, III. Instructions on Procedures for Certification and Supervision of Aircraft Operators in the Kyrgyz Republic with regard to Approval to Perform Instrument Approaches (Type B) under CAT II, III.	
Разработано Developed by	Управление летной эксплуатации Flight operations department	
Разработчик Developed by	Управление летной эксплуатации Flight operations department	
Введено в действие Enforced by	<input type="checkbox"/> впервые first time	<input checked="" type="checkbox"/> ревизия revision
Распорядительный документ Directive Document	Приказ Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «Об утверждении и введения в действие в новой редакции Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части касающейся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) по CAT II, III.» № _____ от _____ 2026г. Order of the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic "On Approval and Enactment of the Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic with Respect to the Admission to Perform Instrument Approaches (Type B) under CAT II, III". No. ____ dated _____ 2026"	
Дата введения в действие Date of Entry into Force	« _____ » _____ 2026 год. « _____ » _____ 2026 year.	
Место хранения контрольного экземпляра Location of the Master Copy	Управление летной эксплуатации Flight operations department	

 <p><b>ГАГА</b> Государственное агентство авиационного транспорта и гражданской авиации</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, II</b></p> <p><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	04


Периодичность пересмотра Review Frequency	Один в раз год Once a year			
Ведомость по копии документа Statement on the copy of the document				
Статус экземпляра Copy Status	Контрольный Controlled	<input type="checkbox"/>	Рабочий Working	<input type="checkbox"/>
Порядковый номер Serial Number				
Держатель экземпляра Copy Holder				
Ответственный за ведение экземпляра Person Responsible for Maintaining the 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 касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, II</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	04


## 0.2 Содержание

### 0.2 Table of Contents

<b>Введение</b> .....	Ошибка! Залкадка не определена.
<b>Introduction</b> .....	Ошибка! Залкадка не определена.
<b>0.1 Ведомость по документу</b> .....	<b>3</b>
<b>0.1 Document Control Sheet</b> .....	<b>3</b>
<b>0.2 Содержание</b> .....	<b>5</b>
<b>0.2 Table of Contents</b> .....	<b>5</b>
<b>0.3 Перечень владельцев документа</b> .....	<b>7</b>
<b>0.3 List of Document Holders</b> .....	<b>7</b>
<b>0.4 Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений</b> .....	<b>8</b>
<b>0.4 Responsible unit for amendments and additions</b> .....	<b>8</b>
<b>0.5 Актуальность страниц</b> .....	<b>8</b>
<b>0.5 Currency of Pages</b> .....	<b>8</b>
<b>0.6 Изменения и дополнения</b> .....	<b>8</b>
<b>0.6 Amendments and Additions</b> .....	<b>8</b>
<b>0.7 Область действия</b> .....	<b>9</b>
<b>0.7 Scope</b> .....	<b>9</b>
<b>0.8 Связанные документы</b> .....	<b>9</b>
<b>0.8 Related Documents</b> .....	<b>9</b>
<b>0.9 Нормативные ссылки</b> .....	<b>10</b>
<b>0.9 Normative References</b> .....	<b>10</b>
<b>0.10 Термины и определения</b> .....	<b>11</b>
<b>0.10 Abbreviation and Definitions</b> .....	<b>11</b>
<b>0.11 Сокращение</b> .....	<b>13</b>
<b>0.11 Abbreviations</b> .....	<b>13</b>
<b>0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий</b> .....	<b>15</b>
<b>0.12 List of Current Pages and Revision Record</b> .....	<b>15</b>
<b>0.13 Лист регистрации проверок, изменений и дополнений</b> .....	<b>18</b>
<b>0.13. List of registration of inspections, amendments and additions</b> .....	<b>18</b>
<b>1. Требования, предъявляемые к эксплуатанту</b> .....	<b>19</b>
<b>1. Requirements Applicable to the Operator</b> .....	<b>19</b>
<b>2. Требования к подготовке и квалификации членов летных экипажей</b> .....	<b>25</b>
<b>2. Requirements for Flight Crew Training and Qualification</b> .....	<b>25</b>
<b>3. Тренажерная и/или летная подготовка</b> .....	<b>29</b>
<b>3. Simulator and/or Flight Training</b> .....	<b>29</b>
<b>4. Требования к тренировке в условиях ограниченной видимости (LVP, CAT II/III) для летного состава, имевшего ранее допуск к полетам в данных условиях на других типах воздушных судов</b> .....	<b>33</b>
<b>4. Training Requirements for Low Visibility Operations (LVP, CAT II/III) for Flight Crew Previously Authorized for Such Operations on Other Aircraft Types</b> .....	<b>33</b>
<b>5. Взлет в условиях видимости (RVR) менее чем 150/200 м</b> .....	<b>35</b>
<b>5. Take-off in Visibility Conditions (RVR) Less Than 150/200 Meters</b> .....	<b>35</b>
<b>6. Периодическая тренировка и проверка при полетах в условиях ограниченной видимости</b> 36	
<b>6. Recurrent Training and Checking for Operations in Low Visibility Conditions</b> .....	<b>36</b>
<b>7. Требования к оборудованию воздушного судна при полетах в условиях</b>	

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской авиации Республики Казахстан</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, II</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	04


ограниченной видимости .....	38
<b>7. Aircraft Equipment Requirements for Operations in Low Visibility Conditions.....</b>	<b>38</b>
<b>8. Демонстрация эксплуатантом работоспособности бортовых систем при полетах в условиях ограниченной видимости .....</b>	<b>39</b>
<b>8. Operator Demonstration of Onboard Systems Functionality for Low Visibility Operations .....</b>	<b>39</b>
<b>9. Сбор данных о работоспособности бортовых систем .....</b>	<b>40</b>
<b>9. Collection of Data on Onboard Systems Performance .....</b>	<b>40</b>
<b>10. Сбор данных о работе бортовых систем - полеты с ВПП (DH) не менее 15 м (50 футов).....</b>	<b>41</b>
<b>10. Data Collection on Onboard Systems Performance – Operations with DH Not Less Than 15 m (50 ft) .....</b>	<b>41</b>
<b>11. Сбор данных о работе бортовых систем - заходы на посадку с ВПП (DH) менее 15 м (50 футов) или без установленной ВПП (DH).....</b>	<b>42</b>
<b>11. Data Collection on Onboard Systems Performance – Approaches with DH Less Than 15 m (50 ft) or with No Specified DH.....</b>	<b>42</b>
<b>12. Эксплуатационная оценка новых типов воздушных судов .....</b>	<b>43</b>
<b>12. Operational Evaluation of New Aircraft Types.....</b>	<b>43</b>
<b>13. Непрерывный контроль эксплуатантом.....</b>	<b>44</b>
<b>13. Continuous Monitoring by the Operator .....</b>	<b>44</b>
<b>14. Имитационные полёты.....</b>	<b>45</b>
<b>14. Simulated flights .....</b>	<b>45</b>
<b>15. Условия получения эксплуатантом разрешения на заходы на посадку по CAT II или III при отсутствии предшествующего опыта.....</b>	<b>49</b>
<b>15. Conditions for Granting an Operator Authorization for CAT II or III Approaches Without Previous Experience .....</b>	<b>49</b>
<b>16. Условия получения эксплуатантом разрешения на полеты по категориям II или III при наличии опыта выполнения таких полетов .....</b>	<b>50</b>
<b>16. Conditions for Granting an Operator Authorization for CAT II or III Operations with Prior Experience .....</b>	<b>50</b>
<b>17. Порядок допуска эксплуатанта к полетам по второй и третьей категории ИКАО (CAT II, CAT III).....</b>	<b>51</b>
<b>17. Procedure for Granting Operator Authorization for ICAO Category II and Category III (CAT II, CAT III) Operations .....</b>	<b>51</b>
<b>18. Контроль и надзор за эксплуатантами, допущенными к выполнению полетов по II и III категориям ИКАО .....</b>	<b>59</b>
<b>18. Oversight and Surveillance of Operators Authorized for ICAO Category II and Category III (CAT II, CAT III) Operations .....</b>	<b>59</b>
<b>Приложение 1 .....</b>	<b>62</b>
<b>Appendix 1 .....</b>	<b>62</b>
<b>Приложение 3 .....</b>	<b>67</b>
<b>Appendix 3.....</b>	<b>67</b>
<b>Приложение 4 .....</b>	<b>69</b>
<b>Appendix 4.....</b>	<b>69</b>
<b>Приложение 5 .....</b>	<b>73</b>
<b>Appendix 5.....</b>	<b>73</b>
<b>Приложение 6 .....</b>	<b>75</b>
<b>Appendix 6.....</b>	<b>75</b>

 <p>ГАГА Государственное агентство Гражданской Авиации и Аэронавигационного Регулирования</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, II</b></p> <p><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	04

### 0.3 Перечень владельцев документа

### 0.3 List of Document Holders

Регистрационный номер экземпляра Copy Registration Number	Статус Status	Формат Format	Владелец экземпляра Copy Owner	Дата получения Date of Receipt	Подпись Signature
1.	Контрольный Master Copy	Бумажный / Электронный Hard copy Electronic	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department		
2.	Контрольный Master Copy	Бумажный / Электронный Hard copy Electronic	Канцелярия Chancellery		
3.	Копия Copy	Бумажный Hard copy	Управление сертификации авиационного персонала Aviation Personnel Certification Department		
4.	Контрольный Master Copy	Бумажный / Электронный Hard copy Electronic	Отдел мониторинга качества и системы управления безопасностью полетов Quality Monitoring and Safety Management System Department		
5.	Копия	Бумажный Hard copy	Управление поддержания летной годности Airworthiness Management Department		

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство          Кыргызской Республики          по Гражданскому Воздухоплаванию</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, II</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	04

#### 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

Электр. почта: flight-operations@caa.kg

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

##### Contact information:

Phone/Fax: +996 312 25-15-59

Email: flight-operations@caa.kg

#### 0.5. Актуальность страниц

#### 0.5. Currency of Pages

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

All valid pages of the document must be indicated in the **List of Currency Pages** with the page number, revision number and effective date. In the event that the page number, revision number or effective date do not correspond to the data indicated in the **List of Currency Pages and Registration of Changes**, such pages shall be considered invalid, shall not be used and shall be immediately removed from the document.

#### 0.6 Изменения и дополнения

#### 0.6 Amendments and Additions

Изменения и дополнения в настоящую Инструкцию вносятся в случае:


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

Правом внесения поправок, изменений и дополнений в Инструкцию обладает управление летной эксплуатации.

Amendments and additions to this Instruction shall be made in the following cases:

- Changes to the regulatory documents of the State Civil Aviation Agency of the Kyrgyz Republic (SCAA KR);
- Improvement of operational processes;
- Results of inspections and audits;
- Investigation of aviation accidents and incidents;
- Scientific research and recommended practices in the fields of flight safety, aviation security, and quality.

The Flight Operations Department holds the authority to make amendments, changes, and additions to this Instruction. The Head of the

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданского Воздушного Транспорта Кыргызской Республики</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, II</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	04

Начальник Управления летной эксплуатации определяет ответственного инспектора с учетом его компетенции и опыта в соответствующей области, который отвечает за внесение изменений и дополнений в настоящую Инструкцию. 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».

Flight Operations Department designates a responsible inspector based on their competence and experience in the relevant field, who is tasked with implementing the amendments and additions to this Instruction. This process requires a prior written submission of comments, suggestions, and proposals from interested parties. All received amendments will be thoroughly reviewed and, if necessary, registered with an entry in the "Amendment, Change, and Addition Log of the Document."

### 0.7 Область действия

#### 0.7 Scope


Настоящая инструкция распространяется на эксплуатантов Кыргызской Республики, выполняющих или планирующих выполнять заходы на посадку по приборам (тип В) в соответствии с требованиями второй и третьей категорий ИКАО (CAT II, III). Она устанавливает порядок допуска эксплуатантов к таким операциям, а также процедуры контроля и надзора за их деятельностью. Инструкция применяется ко всем организациям, эксплуатантам, летным и наземным службам, задействованным в обеспечении выполнения заходов на посадку по приборам по данным категориям. Кроме того, она регулирует обязательные требования к документированию, регистрации изменений и поддержанию актуальности документов, связанных с выполнением указанных операций.

This Instruction applies to Operators of the Kyrgyz Republic who are conducting or planning to conduct instrument approach operations (Type B) in accordance with the requirements of ICAO Category II and III (CAT II, III). It establishes the procedure for authorizing Operators to perform such operations, as well as the procedures for oversight and supervision of their activities. The Instruction applies to all organizations, Operators, flight and ground services involved in supporting the execution of instrument approach operations under these categories. Additionally, it regulates mandatory requirements for documentation, amendment registration, and the maintenance of up-to-date documents related to the conduct of such operations.

### 0.8 Связанные документы

#### 0.8 Related Documents

Номер Number	Наименование Name
-----------------	----------------------

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданской Авиации и Аэронавигации</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, II</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	04

SCAA-QMS-STD-02	Стандарт по разработке нормативных документов ГАГА при КМ КР Standard for the Development of Regulatory Documents of the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic (SCAA KR)
SCAA-OPS-GM-52	Инструкция по процедурам постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики Instructions on procedures for continuous oversight of aircraft operators in the Kyrgyz Republic
SCAA-AIR-CHL-60	Контрольная карта оценки программы технического обслуживания эксплуатанта Operator aircraft maintenance program evaluation checklist
SCAA-OPS-GM-07.	Инструкции по подготовке членов летного экипажа воздушных судов Instruction on the Training of Flight Crew Members

## 0.9 Нормативные ссылки

### 0.9 Normative References

В настоящей Инструкции используются ссылки на следующие нормативные и правовые акты, а также руководящие документы:

**Воздушный кодекс Кыргызской Республики** – основной законодательный акт, регулирующий деятельность в сфере гражданской авиации.

**Авиационные Правила Кыргызской Республики** – национальные нормативные акты, регулирующие эксплуатацию воздушного транспорта.

**Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации (ИКАО)** – "Эксплуатация воздушных судов" (включая требования к заходам на посадку по приборам, категории CAT II и CAT III).

**Приложение 10 к Конвенции о международной гражданской авиации (ИКАО)** – "Авиационная электросвязь" (требования к радионавигационным системам).

**Приложение 14 к Конвенции о международной гражданской авиации (ИКАО)** – "Аэродромы" (требования к оборудованию аэродромов для

This Instruction contains references to the following regulatory and legal acts, as well as guidance materials:


**Air Code of the Kyrgyz Republic** – the primary legislative act regulating activities in the field of civil aviation.

**Civil Aviation Regulations of the Kyrgyz Republic** – national regulatory documents governing the operation of air transport.

ICAO Annex 6 to the Convention on **International Civil Aviation** – "Operation of Aircraft" (including requirements for instrument approach procedures under CAT II and CAT III).

ICAO Annex 10 to the Convention on **International Civil Aviation** – "Aeronautical Telecommunications" (requirements for radio navigation systems).

ICAO Annex 14 to the Convention on **International Civil Aviation** – "Aerodromes" (requirements for aerodrome facilities supporting CAT II and CAT III

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданского Воздушного Транспорта Кыргызской Республики</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, II</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	<b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Глава Chapter	0
		Редакция Edition	04

обеспечения заходов на посадку по категориям CAT II и CAT III).

**Документ ИКАО 9365** – Руководство по эксплуатации систем точного захода на посадку (Instrument Landing System, ILS).

**Документ ИКАО 9613** – Руководство по применению систем на базе спутниковых технологий (Performance-Based Navigation, PBN).

**Руководство по выдаче сертификата эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики** – документ, определяющий требования и процедуры сертификации и допуска.

approach operations).

**ICAO Doc 9365** – Manual of All Weather Operations (guidance on the use of Instrument Landing System (ILS)).

**ICAO Doc 9613** – Performance-Based Navigation (PBN) Manual (guidance on the implementation of satellite-based navigation systems).

**Air Operator Certification Manual of the Kyrgyz Republic** – a document defining the requirements and procedures for certification and authorization of air transport operators.

## 0.10 Термины и определения

### 0.10 Abbreviation and Definitions

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

**2. Заходы на посадку по приборам** классифицируются исходя из расчетных наиболее низких эксплуатационных минимумов, ниже которых заход на посадку продолжается только при необходимом визуальном контакте с ориентирами, следующим образом:

-**тип А:** минимальная относительная высота снижения или минимальная относительная высота принятия решения составляет 75 метров (250 футов) или более;

-**тип В:** относительная высота принятия решения составляет менее 75 метров (250 футов). Заходы на посадку по приборам типа В подразделяются на следующие категории:

а) категория I (КАТ I): относительная высота принятия решения не менее 60 м (200 фут) и либо при видимости не менее 800 м, либо при дальности видимости на ВПП не менее 550 метров;


**1. Runway Visual Range (RVR)** – the distance over which a pilot of an aircraft on the runway centerline can see the surface markings or the lights delineating the runway or identifying its centerline.

**2. Instrument approach operations** are classified based on the minimum operating minima under which an approach may be continued only with the required visual reference, as follows:

-**Type A:** minimum decision height (DH) or minimum descent height (MDH) is 75 meters (250 feet) or more;

-**Type B:** decision height (DH) is less than 75 meters (250 feet). Type B instrument approach operations are further categorized as follows:

а) Category I (CAT I): decision height not lower than 60 m (200 ft) and either visibility not less than 800 m or RVR not less than 550 m;

 <p>ГАГА Государственное агентство Гражданской авиации Республики Беларусь</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, II</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	<p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</p>	Глава Chapter	0
		Редакция Edition	04

б) категория II (КАТ II): относительная высота принятия решения менее 60 м (200 фут), но не менее 30 м (100 фут) и дальность видимости на ВПП не менее 300 м;

с) категория III (КАТ III): относительная высота принятия решения менее 30 м (100 фут) или без ограничений по относительной высоте принятия решения и дальность видимости на ВПП менее чем 300 м или без ограничений по дальности видимости на ВПП;

### 3. Процедуры при ограниченной видимости (LVP)

- процедуры, используемые на аэродромах для обеспечения безопасности при выполнении захода на посадку по II и III категориям и взлета при ограниченной видимости:

- процедуры LVP устанавливаются при метеорологических условиях менее чем условия, предусмотренные для CAT-I;

- процедуры для взлета в условиях ограниченной видимости (LVTO - Low Visibility Take-Off) устанавливаются при дальности видимости на ВПП (RVR - Runway Visual Range) менее чем 400м, но не менее 75м

### 4. Эксплуатационные минимумы аэродрома

- ограничения использования аэродрома для:

а) взлета, выражаемые в величинах дальности видимости на ВПП и/или видимости и, при необходимости, параметрами облачности;

б) посадки при выполнении двухмерных (2D) заходов на посадку по приборам, выражаемые в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП, минимальной абсолютной/относительной высоты снижения (MDA/H) и, при необходимости, параметрами облачности;

с) посадки при выполнении трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам, выражаемые в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП и

b) Category II (CAT II): decision height less than 60 m (200 ft) but not lower than 30 m (100 ft), and RVR not less than 300 m;

c) Category III (CAT III): decision height lower than 30 m (100 ft) or no decision height, and RVR less than 300 m or no RVR limitation.

### 3. Low Visibility Procedures (LVP)

- procedures used at aerodromes to ensure safety during CAT II and CAT III approaches and take-offs in low visibility conditions:

- LVP are implemented when meteorological conditions are below those required for CAT I operations;

- Low Visibility Take-Off (LVTO) procedures apply when RVR is less than 400 m but not less than 75 m.


### 4. Aerodrome Operating Minima

- limitations on the use of an aerodrome for:

a) Take-off, expressed in terms of RVR and/or visibility, and, if necessary, cloud base parameters;

b) Landing using 2D instrument approach operations, expressed in terms of visibility and/or RVR, minimum descent altitude/height (MDA/H), and, if necessary, cloud base parameters;

c) Landing using 3D instrument approach operations, expressed in terms of visibility and/or RVR and decision altitude/height

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской авиации Кыргызской Республики</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, II</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	04

абсолютной/относительной высоты (DA/H), in accordance with the type and/or принятия решения (DA/H), category of flight. соответствующих типу и/или категории полета.

**5. Система автоматического управление полетом (САУП)** - бортовое оборудование, обеспечивающее в пределах его возможностей и в соответствии с выбором пилота автоматическое управление траекторией полета, пространственным положением или скоростью воздушного судна;

**5. Automatic Flight Control System (AFCS)** – onboard equipment that, within its capabilities and as selected by the pilot, provides automatic control of the flight path, aircraft attitude, or speed.


**6. Система автоматической посадки (САП)** - бортовое оборудование, обеспечивающее автоматическое управление самолетом в процессе выполнения захода и посадки.

**6. Autoland System** – onboard equipment that provides automatic control of the aircraft during the approach and landing phases.


### 0.11 Сокращение

### 0.11 Abbreviations

Термин Abbreviation	Определение Definition
CAT	Category Категория
CAT II	Category II Категория II
CAT III	Category III Категория III
DH	Decision Height Высота принятия решения
ILS	Instrument Landing System Система инструментальной посадки
LVTO	Low Visibility Take-Off Взлёт при ограниченной видимости
LVP	Low Visibility Procedures Процедуры при ограниченной видимости
MDA/H	Minimum Descent Altitude/Height Минимальная высота снижения / Минимальная высота
PBN	Performance-Based Navigation Навигация, основанная на характеристиках
RVR	Runway Visual Range Дальность видимости на ВПП
TRE/TRI	Reduced Vertical Separation Minimum Минимум сокращённого вертикального эшелонирования
АСУП AFCS	Автоматическая система управления полетом Automatic Flight Control System
ВС	Воздушное судно Aircraft

 <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 касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, II</b></p> <p><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	04


<b>ОВД</b> <b>ATS</b>	Организация воздушного движения Air Traffic Services
<b>САП</b>	Система автоматической посадки Autoland System
<b>УЛЭ</b> <b>FOD</b>	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department
<b>УПЛГ</b>	Управление поддержания летной годности Department of Continuing Airworthiness
<b>УВД</b> <b>ATC</b>	Управление воздушным движением Air Traffic Control

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской Авиации и Воздушного Транспорта</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, II</b> <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	04


## 0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий

### 0.12 List of Current Pages and Revision Record

Номер Главаа Chapter Number	Номер страницы Page Number	Номер ревизии Revision Number	Действует с: Effective from:
Глава 0 / Chapter 0	1	00	
Глава 0 / Chapter 0	2	00	
Глава 0 / Chapter 0	3	00	
Глава 0 / Chapter 0	4	00	
Глава 0 / Chapter 0	5	00	
Глава 0 / Chapter 0	6	00	
Глава 0 / Chapter 0	7	00	
Глава 0 / Chapter 0	8	00	
Глава 0 / Chapter 0	9	00	
Глава 0 / Chapter 0	10	00	
Глава 0 / Chapter 0	11	00	
Глава 0 / Chapter 0	12	00	
Глава 0 / Chapter 0	13	00	
Глава 0 / Chapter 0	14	00	
Глава 0 / Chapter 0	15	00	
Глава 0 / Chapter 0	16	00	
Глава 0 / Chapter 0	17	00	
Глава 0 / Chapter 0	18	00	
Глава1 / Chapter 1	19	00	
Глава1 / Chapter 1	20	00	
Глава1 / Chapter 1	21	00	
Глава1 / Chapter 1	22	00	
Глава1 / Chapter 1	23	00	
Глава1 / Chapter 1	24	00	
Глава 2 / Chapter 2	25	00	
Глава 2 / Chapter 2	26	00	
Глава 2 / Chapter 2	27	00	
Глава 2 / Chapter 2	28	00	
Глава 3 / Chapter 3	29	00	


 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство авиационной безопасности Республики Беларусь</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, II</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	04

Глава 3 / Chapter 3	30	00	
Глава 3 / Chapter 3	31	00	
Глава 3 / Chapter 3	32	00	
Глава 4 / Chapter 4	33	00	
Глава 4 / Chapter 4	34	00	
Глава 5 / Chapter 5	35	00	
Глава 6 / Chapter 6	36	00	
Глава 6 / Chapter 6	37	00	
Глава 7 / Chapter 7	38	00	
Глава 8 / Chapter 8	39	00	
Глава 9 / Chapter 9	40	00	
Глава 10 / Chapter 10	41	00	
Глава 11 / Chapter 11	42	00	
Глава 12 / Chapter 12	43	00	
Глава 13 / Chapter 13	44	00	
Глава 14 / Chapter 14	45	00	
Глава 14 / Chapter 14	46	00	
Глава 14 / Chapter 14	47	00	
Глава 14 / Chapter 14	48	00	
Глава 15 / Chapter 15	49	00	
Глава 16 / Chapter 16	50	00	
Глава 17 / Chapter 17	51	00	
Глава 17 / Chapter 17	52	00	
Глава 17 / Chapter 17	53	00	
Глава 17 / Chapter 17	54	00	
Глава 17 / Chapter 17	55	00	
Глава 17 / Chapter 17	56	00	
Глава 17 / Chapter 17	57	00	
Глава 17 / Chapter 17	58	00	
Глава 18 / Chapter 18	59	00	
Приложение А Appendix A	60	00	
Приложение А Appendix A	61	00	

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской авиации Кыргызской Республики</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, II</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	04

Приложение 1 Appendix 1	62	00	
Приложение 1 Appendix 1	63	00	
Приложение 1 Appendix 1	64	00	
Приложение 2 Appendix 2	65	00	
Приложение 2 Appendix 2	66	00	
Приложение 3 Appendix 3	67	00	
Приложение 3 Appendix 3	68	00	
Приложение 4 Appendix 4	69	00	
Приложение 4 Appendix 4	70	00	
Приложение 4 Appendix 4	71	00	
Приложение 4 Appendix 4	72	00	
Приложение 5 Appendix 5	73	00	
Приложение 5 Appendix 5	74	00	
Приложение 6 Appendix 6	75	00	
Приложение 6 Appendix 6	76	00	
Приложение 7 Appendix 7	77	00	
Приложение 7 Appendix 7	78	00	
Приложение 7 Appendix 7	79	00	
Приложение 7 Appendix 7	80	00	
Приложение 7 Appendix 7	81	00	
Приложение 7 Appendix 7	82	00	
Приложение 7 Appendix 7	83	00	
Приложение 7 Appendix 7	84	00	



 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданского Воздушного Транспорта Республики Беларусь</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	04


## Глава 1. Требования, предъявляемые к эксплуатанту Chapter 1. Requirements Applicable to the Operator

1. Эксплуатант претендующий получить допуск к выполнению заходов на посадку по II и III категориям ИКАО демонстрирует соблюдение следующих условий:

- 1) каждое воздушное судно, на котором предполагается выполнять такие заходы, сертифицировано к выполнению заходов на посадку с высотой принятия решения (ВПП, DH) менее 60м (200 футов) или без ВПП;
- 2) установлена система регистрации (записи) автоматических заходов и/или посадок, производится их расшифровка/выписка с тренажерного оборудования и анализ с целью отслеживания безопасности выполнения таких полетов;
- 3) экипаж состоит, как минимум, из 2-х пилотов;
- 4) ВПП (DH) определяется по радиовысотомеру;
- 5) аэродром допущен (сертифицирован) к заходам на посадку по II и III категориям уполномоченным органом государства, в котором он зарегистрирован;
- 6) на аэродроме установлены и введены в действие процедуры полетов при низкой видимости (LVP);
- 7) каждый член летного экипажа прошел подготовку и проверку в соответствии с Программами подготовки летного состава к полетам в условиях ограниченной видимости, которая включает тренировку на тренажере по действиям при различных значениях видимости на ВПП (RVR) и ВПП(DH) в зависимости от допуска к категории II или III;
- 8) подготовка и проверки проводились в соответствии с Программами подготовки летного состава к полетам в условиях ограниченной видимости и включенными в РПП эксплуатанта;

1. The Operator applying for authorization to conduct instrument approach operations under ICAO Categories II and III shall demonstrate compliance with the following conditions:

- 1) Each aircraft intended to conduct such approaches is certified for approaches with a Decision Height (DH) below 60 meters (200 feet) or with no DH;
- 2) An automatic approach and/or landing recording system is installed; data is decoded/extracted from the flight simulation training device (FSTD) and analyzed to monitor the safety of such flights.;
- 3) The flight crew consists of at least two pilots;
- 4) The DH is determined using a radio altimeter;
- 5) The aerodrome is approved (certified) for Category II and III approaches by the competent authority of the State in which it is located;
- 6) Low Visibility Procedures (LVP) are established and implemented at the aerodrome;
- 7) Each flight crew member has completed training and checking in accordance with the Low Visibility Operations Training Programs, which include simulator training covering various RVR and DH values depending on Category II or III authorization;
- 8) The training and checking were conducted in accordance with the Operator's approved Low Visibility Operations Training Programs included in the Operations Manual (OM);

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданского Воздушного Транспорта Российской Федерации</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	04

## 2. Эксплуатационные процедуры

(a) Эксплуатант обязан разработать процедуры и инструкции, применимые к выполнению полётов в условиях ограниченной видимости (Low Visibility Operations, *LVO*). Эти процедуры и инструкции должны быть включены в Руководство по производству полётов (РПП) либо в Руководство по процедурам и должны содержать распределение обязанностей членов лётного экипажа при взлёте, заходе на посадку, выравнивании (flare), пробеге (roll-out) и уходе на второй круг. Особое внимание должно уделяться обязанностям экипажа при переходе от невидимых условий к визуальным, а также процедурам, применяемым при ухудшении видимости или отказах.

Следует уделить особое внимание распределению обязанностей в кабине экипажа, чтобы нагрузка на пилота, принимающего решение о посадке или уходе на второй круг, позволяла ему сосредоточиться на контроле и принятии решений.

При этом обязательно должны быть отражены следующие положения:

1) стандартизированные процедуры работы лётного экипажа при выполнении инструментальных заходов на посадку для соответствующего типа воздушного судна, включая распределение обязанностей по использованию бортового оборудования, а также распределение ответственности за взаимный контроль (*cross-monitoring*) в процессе захода на посадку и посадки.

Эти процедуры должны обеспечивать следующее:

– стандартизированные переговорные процедуры (callouts) должны включать устное подтверждение достижения критических высот или фиксированных точек маршрута, включая

## 2. Operational Procedures

(a) The operator shall establish procedures and instructions applicable to the conduct of flights in Low Visibility Operations (LVO). These procedures and instructions shall be incorporated into the Operations Manual or the Procedures Manual and shall specify the allocation of flight crew duties of flight crew members during take-off, approach, flare, roll-out and missed approach are to be clearly delineated in the operations manual. Particular emphasis should be placed on flight crew responsibilities when transitioning from non-visual conditions to visual conditions, and on procedures to be used in deteriorating visibility or when failures occur.


Special attention should be paid to the distribution of flight deck duties to ensure that the workload of the pilot making the decision to land or to execute a missed approach is such that it enables the pilot to concentrate on oversight and decision-making.

The following items should always be included:

1) standardized flight crew procedures for instrument approaches applicable to the aircraft in question, including the allocation of flight crew duties in the operation of aircraft equipment, and allocation of responsibility for cross-monitoring during approach and landing.

These procedures should ensure that:

– standardized callouts include verbal recognition of critical altitudes or fixes, including an approaching minimum call at a height of, for example, 30 m (100 ft) above the MDA/H or DA/H in order to prevent inadvertent

 <p><b>ГАГА</b> Государственное агентство Гражданской авиации Республики Беларусь</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b></p> <p><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	04

предупреждение о приближении к минимуму на высоте, например, 30 м (100 ft) выше MDA/H или DA/H, чтобы предотвратить непреднамеренное снижение ниже установленного ограничения по снижению;

– должна быть подчеркнута необходимость строгого соблюдения минимальных высот пролёта промежуточных точек снижения (stepdown fixes) на конечном участке захода на посадку при выполнении процедур, отличных от ILS/MLS/GLS/LPV;

– рекомендуется использовать технику CDFA (Continuous Descent Final Approach) для некатегорийных заходов на посадку (NPAs) с акцентом на важность достижения стабилизированного положения на требуемой высоте над порогом ВПП (runway THR).


- 2) минимумы для взлёта;
- 3) минимумы для каждого типа захода на посадку;
- 4) поправки, которые должны быть добавлены к минимумам в случае отказов или неисправностей бортовых или наземных систем;
- 5) поправки, которые должны быть добавлены к минимумам для командира воздушного судна, недавно прошедшего переподготовку на данный тип ВС или выполняющего полёт в аэродром впервые, а также указание срока действия повышенных минимумов;
- 6) полномочия командира воздушного судна применять более высокие значения минимумов, если того требуют обстоятельства;
- 7) порядок действий при ухудшении погодных условий ниже установленного минимума;
- 8) требования к запасному аэродрому на случай взлёта, если условия в аэродроме вылета ниже посадочных минимумов;
- 9) проверки работоспособности оборудования как на земле, так и в полёте;
- 10) перечень допустимых отказов

descent below the applicable descent limit;

– the need is emphasized for strict adherence to the minimum crossing altitudes of stepdown fixes along the final approach path for approach procedures other than ILS/MLS/GLS/LPV;

– it is preferable to use a CDFA technique for NPAs with emphasis on the importance of being stabilized at the required height above the runway THR.

- 2) minima for take-off;
- 3) minima for each type of approach;
- 4) any increments to be added to the minima in the event of airborne or ground system deficiencies or failures;
- 5) any increments to be added to the minima for use by the pilot-in-command recently converted to type or operating to an aerodrome for the first time, together with the period during which the increased minima should apply;
- 6) authority for the pilot-in-command to apply higher values of minima when judged to be required by circumstances;
- 7) action to be taken when weather conditions deteriorate below minima;
- 8) requirements for a take-off alternate when conditions at the departure aerodrome are below landing minima;
- 9) checks for satisfactory functioning of equipment both on the ground and in the air;
- 10) a list of aircraft equipment allowable

 <p><b>ГАГА</b> Государственное агентство Гражданской авиации Республики Беларусь</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b></p> <p><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	04

оборудования ВС, включая соответствующие аспекты, связанные с минимальным перечнем оборудования (MEL);

11) идентификация отказов систем или оборудования ВС, требующих выполнения нештатных или аварийных процедур.

**Особое внимание должно уделяться следующим областям:**


- проверкам работоспособности оборудования как на земле, так и в полёте;
- влиянию на минимумы изменений в статусе наземных средств;
- использованию и применению данных о дальности видимости на ВПП (RVR) с нескольких точек ВПП и датчиков;
- оценке пилотом положения воздушного судна и контролю работы системы автоматического управления полётом (AFCS), последствий отказа любой обязательной части AFCS или приборов, используемых совместно с системой, а также действиям в случае недостаточной работоспособности или отказа любой части системы либо связанных с ней приборов;
- действиям в случае отказов, таких как отказ двигателей, электрических систем, гидравлики или систем управления полётом;
- допустимым отказам бортового оборудования;
- необходимым мерам предосторожности при выполнении учебных заходов на посадку, когда процедуры диспетчерского обслуживания (ATC), обеспечивающие CAT III, не действуют, либо когда наземное оборудование ILS/MLS/GLS более низкой категории используется для тренировочных операций CAT II или CAT III;
- эксплуатационным ограничениям, вытекающим из сертификата лётной

deficiencies, including related considerations of the minimum equipment list (MEL); and

11) identification of aircraft system or equipment failures requiring abnormal or emergency actions.

**The following areas are emphasized:**

- checks for satisfactory functioning of equipment, both on the ground and in flight;
- effects on minima caused by changes in the status of the ground installations;
- use and application of RVR reports from multiple runway positions and sensors;
- pilot assessment of aircraft position and monitoring of the performance of the AFCS, the effects of the failure of any required portion of the AFCS or instruments used with the system and action to be taken in the event of inadequate performance or failure of any portion of either the system or the associated instruments;
- actions to be taken in the case of failures, such as engines, electrical systems, hydraulics and flight control systems;
- allowable aircraft equipment deficiencies;
- precautions necessary when making practice approaches where full ATC procedures to support CAT III operations are not in force or when ILS/MLS/GLS ground equipment of a lower standard is used for CAT II or III practice operations;
- operating limitations resulting from airworthiness certification; and

 <p><b>ГАГА</b> Государственное агентство Гражданской авиации Украины</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	<p><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b></p>	Глава Chapter	1
		Редакция Edition	04

годности;

– информации о максимально допустимых отклонениях от глиссады и/или курсового радиомаяка (localizer) в диапазоне от принятой высоты принятия решения (DA/H) до момента касания, а также руководству по визуальным ориентирам, необходимым в этом диапазоне.

(b) Эксплуатанту рекомендуется разработать процедуры поэтапного внедрения полётов при пониженных метеоминимумах. Консервативный подход к реализации полётов в условиях всепогодных операций (All-Weather Operations, AWO) через постепенное снижение метеорологических критериев в соответствии с накопленным опытом считается целесообразным.

Такие процедуры, как правило, направлены на:

– практическую оценку работоспособности бортового оборудования до начала выполнения реальных полётов;

– накопление опыта применения вышеизложенных процедур до начала выполнения реальных полётов и, при необходимости, корректировку этих процедур;

– накопление опыта выполнения операций с применением минимумов CAT II до перехода к эксплуатации по минимумам CAT III;

– обеспечение возможности анализа путём предоставления пилотами отчётов о функционировании наземных и бортовых систем;

– накопление опыта лётным составом;

– накопление опыта по техническому обслуживанию конкретного оборудования.

(c) Перед началом выполнения операций в условиях ограниченной видимости (LVO) командир воздушного судна обязан

–information on the maximum deviation allowed from the glide path and/or localizer from the region of the DA/H down to touchdown, as well as guidance regarding the visual reference required.

(b) It is useful for operators to establish procedures for the gradual introduction of low weather minima operations. A conservative approach to the implementation of all-weather operations through a gradual reduction in meteorological criteria commensurate with experience is recommended.

Such procedures are normally aimed at:

- the practical evaluation of airborne equipment before commencing actual operations;

– accumulation of experience with the procedures discussed above before commencing actual operations and, if necessary, the adjustment of those procedures;


– accumulation of operating experience using CAT II operations minima before proceeding to CAT III operations minima;

– providing, for analysis purposes, a means of pilot reporting on ground and airborne system performance;

– accumulation of flight crew experience;


– accumulation of experience in the maintenance of particular equipment.

(c) Prior to commencing LVO, the pilot-in-command shall ensure that:

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданского Воздушного Транспорта Республики Беларусь</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	04

убедиться, что:

- |  |  |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. состояние визуальных и не визуальных средств обеспечения полётов соответствует применимым требованиям;</li> <li>2. действуют соответствующие процедуры ограниченной видимости (Low Visibility Procedures, LVP), что подтверждается информацией, полученной от органов обслуживания воздушного движения (ATS);</li> <li>3. Все члены лётного экипажа имеют соответствующую квалификацию.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. The status of visual and non-visual flight facilities follows the applicable requirements;</li> <li>2. The appropriate Low Visibility Procedures (LVP) are in force, as confirmed by information received from Air Traffic Services (ATS);</li> <li>3. All flight crew members hold the appropriate qualifications.</li> </ol> |
|--|--|

 <p>ГАГА Государственное агентство авиации Республики Беларусь</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	<p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</p>	Глава Chapter	2
		Редакция Edition	04

## Глава 2. Требования к подготовке и квалификации членов летных экипажей Chapter 2. Requirements for Flight Crew Training and Qualification

1. Лётные экипажи должны пройти подготовку и получить квалификацию по допуску к полетам во всепогодных операциях (*All-Weather Operations, AWO*), соответствующим предполагаемым инструментальным операциям. Этот процесс делится на две части:

a) теоретическая подготовка, включающая изучение основ и концепции всепогодных операций, описание характеристик, ограничений и применения процедур захода на посадку и вылета по приборам, а также соответствующего бортового оборудования и наземных средств;

b) лётная подготовка по процедурам и технике пилотирования, специфическим для данного воздушного судна, которая может проводиться на утверждённых устройствах для подготовки с использованием имитации полёта (*FSTD*) и/или в ходе учебных полётов.

2. До выполнения взлётов при ограниченной видимости (*Low Visibility Take-Offs, LVTO*) и/или заходов на посадку и посадок по категориям CAT II или CAT III эксплуатант обязан обеспечить, чтобы:

a) каждый член лётного экипажа прошёл подготовку и проверку, включая занятия на тренажёре, охватывающие различные значения дальности видимости на ВПП (*RVR*) и высоты принятия решения (*DH*), применимые к операциям CAT II или CAT III;

b) подготовка и проверка проводились в соответствии с программами, утверждёнными компетентным органом гражданской авиации, и были включены в Руководство по производству полётов (*OM*) эксплуатанта;

c) члены лётного экипажа получили специальную подготовку, требуемую для работы на соответствующих минимумах для данного типа воздушного судна.

1. Flight crews need to be trained and qualified in aspects of all-weather operations appropriate to the intended instrument operations. This process is divided into two parts:

a) ground instruction in the background and philosophy of all-weather operations including a description of the characteristics, limitations and use of instrument approach and departure procedures and those of the airborne equipment and ground facilities; and


b) flight training in procedures and techniques specific to the aircraft, which may be carried out in an approved flight simulation training device (*FSTD*) and/or during airborne training.

2. Prior to conducting Low Visibility Take-Offs (*LVTO*) and/or approaches and landings under Category II or III, the Operator shall ensure that:

a) Each flight crew member has completed training and checking, including simulator sessions that cover various Runway Visual Range (*RVR*) and Decision Height (*DH*) values applicable to Category II or III operations; and

b) The training and checking have been conducted in accordance with programs approved by the competent civil aviation authority and included in the Operator's Operations Manual (*OM*);

c) The flight crew members have received specific training required for operating at the applicable minima for the respective aircraft type.

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	Глава Chapter	2
	Редакция Edition	04

3. Эксплуатант обязан обеспечить, чтобы программа подготовки по выполнению полётов в условиях ограниченной видимости включала в себя теоретическую подготовку, тренажёрную подготовку и/или лётную подготовку для членов лётного экипажа.

4. Члены летного экипажа не выполнявшие ранее полеты по II или III категории проходят полную программу подготовки.

5. Члены летного экипажа, выполнявшие ранее полеты по II или III категории, могут проходить подготовку по сокращенной программе, содержание которой должно включать требования о прохождении каждым членом летного экипажа соответствующей проверки до начала выполнения заходов на посадку по II / III категории.

6. Эксплуатант обеспечивает, что первоначальная наземная подготовка к полетам в условиях ограниченной видимости (LVP) включала в себя следующие темы:

- а) характеристики визуальных и не визуальных средств захода на посадку;
- б) специфические для воздушного судна системы, приборное и индикаторное оборудование, а также их ограничения;
- в) процедуры и техника выполнения захода на посадку и ухода на второй круг;
- г) использование данных о видимости и *RVR*, включая различные методы оценки *RVR* и их ограничения, характеристики тумана и его влияние на соотношение *RVR* с визуальным сегментом пилота, а также проблему визуальных иллюзий;
- д) влияние сдвига ветра, турбулентности, осадков, а также условий «день/ночь»;
- е) задачи пилота на высоте принятия решения (*DA/H*), минимальной высоте снижения (*MDA/H*) или в точке ухода на второй круг (*MAPt*); использование визуальных ориентиров, их наличие и ограничения при сниженной видимости на


3. The Operator shall ensure that the low visibility operations training program structurally includes ground training, simulator training, and/or flight training for flight crew members.

4. Flight crew members who have not previously conducted Category II or III operations must complete the full training program.

5. Flight crew members with prior experience in Category II or III operations may undergo training under a reduced program, provided that it includes a requirement for each crew member to complete a proficiency check before resuming Category II/III approach operations.

6. The Operator shall ensure that the initial **ground training** for Low Visibility Procedures (LVP) includes the following topics:

- а) characteristics of visual and non-visual approach aids;
- б) aircraft-specific flight systems, and instrumentation and display systems and the associated limitations;
- в) approach and missed approach procedures and techniques;
- г) use of visibility and *RVR* reports, including the various methods of assessing *RVR*, and the limitations associated with each method, the characteristics of fog and its effect on the relationship of *RVR* to the pilot's visual segment and the problem of visual illusions;
- д) influence of wind shear, turbulence, precipitation and day or night conditions;
- е) the pilot's task at decision height (*DA/H*), minimum descent altitude (*MDA/H*), or medical aid point on approach (*MAPt*); the use of visual cues, their availability, and limitations under reduced runway stability (*RVR*), glide path angles, pitch attitudes, and

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	Глава Chapter	2
	Редакция Edition	04

ВПП (*RVR*), при различных углах глиссады, тангаже и геометрии обзора из кабины; высоты, на которых можно ожидать появления различных ориентиров в реальных условиях; процедуры и техника перехода от полёта по приборам к визуальным ориентирам, включая учёт высоты глаз пилота, высоты стоек шасси, расположения антенн и угла тангажа;

h) действия в случае ухудшения видимости при нахождении воздушного судна ниже *DA/H* или *MDA/H*, а также методы перехода от визуального полёта к полёту по приборам;

i) действия при отказе наземного или бортового оборудования как выше, так и ниже *DA/H* или *MDA/H*, а также, где применимо, на высоте предупреждения (*Alert Height*);

j) основные факторы при расчёте или определении эксплуатационных параметров *AOM*, включая потерю высоты при манёвре ухода на второй круг и обеспечение эшелонирования по препятствиям;

k) влияние отказов систем на работу автоматического управления тягой (*auto-throttle*) или автопилота (например: отказ двигателя, отказ системы триммирования по тангажу);

l) процедуры и техника выполнения взлётов при пониженной видимости, включая прерванный взлёт и действия в случае ухудшения видимости или отказа аэродромных средств во время разбега;

m) иные факторы, которые могут быть признаны необходимыми.

## 7. Тренажёрная подготовка

Эксплуатант обязан использовать утверждённый тренажёр, соответствующий типу воздушного судна, для выполнения не менее восьми заходов на посадку и/или посадок.

**Однако:**

cockpit viewing heights; the altitudes at which different cues may be expected to be displayed under the same conditions; procedures and techniques for transitioning from instrument flight to visual cues, including consideration of pilot eye height, strut heights, antenna locations, and pitch attitudes;

including the geometry of eye-height, wheel height, antenna position and pitch attitude with reference to various pitch attitudes;

h) action to be taken if the visibility deteriorates when the aircraft is below *DA/H* or *MDA/H*, and the techniques to be adopted for transition from visual to instrument flight;

i) action in the event of ground or airborne equipment failure, both above and below *DA/H* or *MDA/H* and where applicable, alert height;

j) significant factors in the calculation or determination of *AOM*, including height loss during the missed approach manoeuvre and obstacle clearance;

k) the effect of system malfunction on auto-throttle or autopilot performance (for example: engine failure, pitch trim failure);


l) procedures and techniques for reduced visibility take-offs including rejected take-off and action to be taken if the visibility or aerodrome facilities deteriorate during the take-off run; and

m) such other factors considered to be necessary.

## 7. Simulator Training

The operator shall use an approved simulator specific to the aircraft type to conduct not less than eight approaches and/or landings.

**However:**

 <p>ГАГА Государственное агентство авиации Республики Казахстан</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	04

– только для первоначальной подготовки по CAT II; и

– в случаях отсутствия специализированного тренажёра для данного типа воздушного судна допускается выполнение не менее четырёх заходов на тренажёре, утверждённом для этой цели.

В таких случаях должна быть проведена дополнительная подготовка на воздушном судне, включающая не менее трёх заходов, из которых как минимум один должен предусматривать уход на второй круг.


Эксплуатант также обязан обеспечить проведение соответствующей дополнительной подготовки при использовании специального оборудования (например, *Head-Up Display — HUD*, *Enhanced Vision System — EVS*).

–For initial CAT II training only, and

–In cases where a dedicated simulator is not available, it is permitted to conduct not less than four approaches on a simulator approved for this purpose.


In such cases, additional aircraft training shall be carried out, comprising not less than three approaches, of which at least one shall include a go-around.

The operator shall also ensure that when special equipment (e.g. *Head-Up Display — HUD*, *Enhanced Vision System — EVS*) is used, the relevant additional training is provided

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	Глава Chapter	3
	Редакция Edition	04

### Глава 3. Тренажерная и/или летная подготовка Chapter 3. Simulator and/or Flight Training

1. В тренажерную и (или) летную подготовку к полетам в условиях ограниченной видимости эксплуатант включает:
    - a) проверку работоспособности оборудования на земле и в полете;
    - b) правильность применения минимума в зависимости от статуса установленного наземного оборудования;
    - c) анализ работы автоматических систем захода и систем автоматической посадки по случаям отказов и отклонений в работе данных систем;
    - d) действия при отказах и различных неисправностях двигателей, электрических систем, гидравлики или автоматических управляющих систем;
    - e) полеты с допустимыми отказами оборудования и использование минимального перечня оборудования (MEL);
    - f) применение эксплуатационных ограничений, указанных в сертификате (удостоверении о годности к полетам) летной годности ВС;
    - g) определение отклонений ВС относительно ВПП на ВПР (DH) визуально и по приборам и принятие решения о продолжении захода и посадке;
    - h) порядок действий в случаях, какой-либо неисправности по достижении и ниже предупредительной высоты (Alert Height), выставляемой за датчиком радиовысотомера.
  2. Эксплуатант обеспечивает, что каждый член летного экипажа изучил технологию работы и прошел тренировку в составе экипажа. Для данного вида тренировки максимально используется тренажер.
  3. Подготовка проводится поэтапно. Первый этап включает тренировку с имитацией ожидаемых погодных условий, но без имитации отказов оборудования и систем. Второй этап, при тех же условиях,
1. In simulator and/or flight training for operations in low visibility conditions, the Operator shall include:
    - a) Verification of equipment operability on the ground and in flight;
    - b) Proper use of operating minima depending on the status of ground-based navigation aids;
    - c) Analysis of the performance of automatic approach and autoland systems, including failure and deviation scenarios;
    - d) Procedures for handling failures and malfunctions of engines, electrical systems, hydraulics, or automatic flight control systems;
    - e) Flights with allowable equipment failures in accordance with the Minimum Equipment List (MEL);
    - f) Application of operational restrictions specified in the aircraft airworthiness certificate (airworthiness certificate);
    - g) Visual and instrument-based identification of aircraft deviation from the runway centerline at decision height (DH), and making the decision to continue or abort the approach;
    - h) Procedures in case of any system malfunction at or below the Alert Height set on the radio altimeter.
  2. The Operator shall ensure that each flight crew member is trained in the operational procedures and has undergone training as part of a full crew. Use of a simulator for this training is to be maximized.
  3. The training is conducted in phases: Phase one includes training under expected weather conditions without system malfunctions. Phase two includes the same conditions but

 <p><b>ГАГА</b> Государственное агентство Гражданской авиации Республики Беларусь</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	<p><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b></p>	Глава Chapter	3
		Редакция Edition	04

включает имитацию отказов оборудования, обеспечивающего заход по II - III категории.

Если в оборудовании ВС предусматривается использование дополнительных систем, необходимо использовать данные системы при подготовке на тренажере.

4. При тренировке отрабатываются практические навыки, необходимые для выполнения взлета в условиях LVTO и захода по II / III категории.

5. Для воздушных судов, не имеющих тренажера для отработки визуальной фазы захода по минимуму II категории, тренировка проводится на тренажере, одобренном для данной цели уполномоченным органом. Такая тренировка включает в себя минимум 4 захода.

6. Отработка технологии работы и процедур, предусмотренных для данного вида полетов, производится на ВС. Тренировка проводится в аэродромных условиях с применением шторки СИВ.

7. Первоначальная программа тренировки к полетам по II/III категории должна включать, по крайней мере, следующие упражнения:

a) заходы с использованием соответствующих управляющих, автоматических и контролирующих систем, установленных на самолете до ВПР, переходом на визуальный полет и посадкой;

b) Заходы на посадку при работе всех двигателей, с использованием соответствующих систем до высоты принятия решения и выполнением ухода на второй круг без внешней визуальной ориентировки.

c) использованием соответствующих управляющих, автоматических и контролирующих систем до высоты принятия решения с уходом на второй круг, все без внешнего визуального контакта;

d) при возможности, заходы с

with simulated failures of systems used for Category II or III operations.

If the aircraft is equipped with additional systems, their use must be incorporated into the simulator training.

4. The training shall develop the practical skills necessary to perform LVTO and approaches under Category II/III minima.

5. For aircraft without a simulator that supports visual segment training for Category II minima, training must be conducted on a simulator approved by the competent authority. This training shall include a minimum of four approach repetitions.

6. Training on the operational procedures specific to such flights shall also be conducted on the aircraft, using a vision-limiting device (e.g., hood or curtain) under aerodrome conditions.


7. The initial training program for Category II/III operations shall include at least the following exercises:

a) Approaches using relevant flight control, automatic, and monitoring systems installed on the aircraft down to DH, followed by visual flight and landing;

b) Approaches with all engines operating, using the appropriate systems down to decision height and initiating a go-around without external visual reference;

c) Where applicable, approaches using autoland systems supporting automatic flare, landing, and rollout;

d) Normal procedures for transitioning from

 <p><b>ГАГА</b> Государственное агентство Гражданской авиации Республики Казахстан</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	<p><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b></p>	Глава Chapter	3
		Редакция Edition	04

использованием автоматических систем посадки обеспечивающих автоматическое выравнивание, посадку и руление;

е) обычные действия при заходе по системе на ВПП при наличии и потере визуального контакта.

8. Последующие фазы подготовки включают:

а) полеты с отказом двигателя на различных этапах захода на посадку;

б) заходы с отказами критического оборудования (такого как электросистемы, системы автоматического управления, наземного и/или бортового оборудования для используемой системы, приборного оборудования и дисплеев);

с) заходы с отказами оборудования автоматической системы управления полетом на малых высотах для отработки:

- перехода на ручное управление полетом для выравнивания, посадки, пробега и руления, а также ухода на второй круг;

- перехода на ручное, или неполное автоматическое управление полетом для выполнения ухода на второй круг с ВПП (DH) или меньшей высоты, а также уход на второй круг после касания ВПП;

д) неисправности систем, которые могут привести к значительным отклонениям по курсу и/или глиссаде, до ВПП (DH) и ниже, при минимальных разрешенных визуальных условиях для категории полета;

е) характерные ошибки и действия по их исправлению по типу или варианту ВС.

9. Программа тренировки должна предусматривать практику анализа ошибок, при совершении которых, производится пересмотр минимума в сторону повышения.

10. Программа должна включить тренировку по ручному управлению ВС при использовании пассивной системы автоматической посадки по III категории, при самопроизвольном или ошибочном отключении автопилота на или ниже ВПП при видимости на полосе (RVR) 300м и

instrument to visual reference at or near DH.

е) Standard actions during an instrument approach at decision height, with and without visual contact.

8. The following phases of training shall include:

а) Approaches with engine failure at various stages of the approach;

б) Approaches with failures of critical systems (e.g., electrical systems, autopilot, ground and/or airborne components of the navigation system, instruments and displays);

с) Approaches with failures of the automatic flight control system at low altitude, requiring:

- Transition to manual flight control for leveling off, landing, rollout, and taxiing, as well as for executing a go-around;


- Transition to manual or partial automatic flight control to perform a go-around from the Decision Height (DH) or below, as well as a go-around after runway contact;

д) Malfunctions leading to significant lateral or vertical deviation before or below DH under the minimum visual conditions for the category;

е) Recognition and correction of typical errors based on the aircraft type or variant.

9. The training program shall include practical analysis of errors that would require an increase in the operating minima.


10. The program shall include manual control training for aircraft using passive autoland systems under Category III, in case of unintended or erroneous autopilot disengagement at or below DH with RVR of 300 m or less.

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской авиации Республики Казахстан</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	04

менее.

Программа тренировки по взлету в условиях видимости (RVR) ниже 400м, должна включить тренировку по прекращению и продолжению взлета при отказе двигателя и систем.


Training for take-off under RVR conditions below 400 m must include procedures for both rejected and continued take-off in the event of engine or system failure.

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданского Воздушного Транспорта Российской Федерации</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	4
		Редакция Edition	04

#### **Глава 4. Требования к тренировке в условиях ограниченной видимости (LVP, CAT II/III) для летного состава, имевшего ранее допуск к полетам в данных условиях на других типах воздушных судов**

#### **Chapter 4. Training Requirements for Low Visibility Operations (LVP, CAT II/III) for Flight Crew Previously Authorized for Such Operations on Other Aircraft Types**

1. Эксплуатант обеспечивает, чтобы члены летного экипажа, имеющие допуск к выполнению полетов в условиях ограниченной видимости (LVP, CAT II/III) при переходе на другой тип ВС могут пройти тренировку по сокращенной программе. Объем тренировки определяется РПП авиакомпании.
1. The Operator shall ensure that flight crew members who were previously authorized for Low Visibility Operations (LVP, CAT II/III) on a different aircraft type can undergo training under a reduced program when transitioning to a new aircraft type. The scope of the training is determined by the airline's OM.
2. Требования к наземной подготовке указаны в Глава 2 настоящей Инструкции, при этом учитывается тренировка и опыт члена летного экипажа по II / III категории полетов.
2. The requirements for ground training are specified in Chapter 2 of this Instruction and shall consider the crew member's previous training and experience in CAT II/III operations.
3. Подготовка на тренажере и/или летная тренировка включает:
  - а) минимум 8 заходов и/или посадок на тренажере;
  - а) A minimum of 8 approaches and/or landings on a simulator;
  - б) при отсутствии тренажера, минимум 3 захода на ВС, включая 1 уход на второй круг;
  - б) In the absence of a simulator, a minimum of 3 approaches on the aircraft, including at least one go-around;
  - в) соответствующая дополнительная подготовка, если на ВС установлено специальное оборудование.
  - в) Additional training, if the aircraft is equipped with specific or unique systems.
3. Simulator and/or flight training shall include:
4. Повышенные требования к квалификации членов летного экипажа эксплуатанта определяются спецификой и сложностью выполняемых полетов.
4. Enhanced qualification requirements for the Operator's flight crew members are determined based on the complexity and specific nature of the operations.
5. Эксплуатант обеспечивает, чтобы каждый член летного экипажа прошел соответствующую проверку до начала выполнения полетов по II / III категории.
5. The Operator shall ensure that each flight crew member undergoes a proficiency check before commencing CAT II/III operations.
6. В качестве проверки, засчитывается успешное завершение тренировки на тренажере и/или летной тренировки.
6. Successful completion of simulator and/or flight training may be accepted in lieu of a separate check.
7. Эксплуатант обеспечивает, чтобы все члены экипажа проходили рейсовую тренировку под контролем:
  - а) для II категории минимум 3 посадки с отключением автопилота в режиме ручного
  - а) For CAT II – a minimum of 3 landings with manual flight control and autopilot
7. The Operator shall ensure that all crew members complete line training under supervision as follows:

 <b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b> <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	Глава Chapter	4
	Редакция Edition	04

пилотирования;

b) для III категории, минимум 3 автоматические посадки, или 1 автоматическая посадка, если тренажерная подготовка была завершена на тренажере уровня "D".

8. До начала выполнения полетов по категории III (для командиров и пилотов, которым передано управление ВС) необходимым условие - наличие первоначального опыта на данном типе ВС 50 часов или 20 посадок, включая полеты под контролем.

9. Для членов летного экипажа, которые ранее не выполняли полеты по соответствующим минимальным требованиям, к опубликованным минимальным значениям видимости (RVR) для категорий CAT II или CAT III добавляется 100 метров до тех пор, пока они не накопят либо 100 летных часов, либо 40 посадок на данном типе воздушного судна, включая практическую подготовку в условиях реальных полетов под наблюдением инструктора.

10. До начала выполнения полетов по II или III категории пилоту необходимо пройти подготовку и проверку с назначенным пилотом-экзаменатором (TRE/TRI).

11. Эксплуатант, по согласованию с Органом гражданской авиации может уменьшить вышеуказанные требования для членов экипажа, имеющих опыт полетов по II или III категории.

disengagement;


b) For CAT III – a minimum of 3 automatic landings, or at least 1 automatic landing if simulator training was completed on a Level D simulator.

8. Before commencing CAT III operations, commanders and pilots designated to fly the aircraft must have a minimum initial experience of either 50 flight hours or 20 landings on the specific aircraft type, including supervised line training.

9. For flight crew members who have not previously flown to the relevant minimum requirements, 100 metres shall be added to the published minimum visibility values (RVR) for CAT II or CAT III until they have accumulated either 100 flight hours or 40 landings in the aircraft type, including practical training in real flight conditions under the supervision of an instructor.


10. Prior to conducting CAT II or CAT III operations, pilots must complete training and checking with a designated Type Rating Examiner/Instructor (TRE/TRI).

11. The Operator with accordance of Civil Aviation Authority (CAA) may reduce the above-mentioned requirements for crew members with prior CAT II or CAT III operational experience.

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданского Воздушного Транспорта Российской Федерации</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	<p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</p>	Глава Chapter	5
		Редакция Edition	04

## Глава 5. Взлет в условиях видимости (RVR) менее чем 150/200 м Chapter 5. Take-off in Visibility Conditions (RVR) Less Than 150/200 Meters

- |  |   |
|--|---|
| <p>1. Эксплуатант обеспечивает, чтобы до разрешения на выполнение взлета в условиях видимости RVR менее чем 150/200м (ниже 200м для самолетов категории D), была выполнена следующая подготовка:</p> <p>а) нормальный взлет в условиях минимальной разрешенной видимости RVR;</p> <p>б) взлет в условиях минимальной разрешенной видимости RVR с отказом двигателя в диапазоне скоростей V1...V2 или на ближайшей к данному диапазону скорости исходя из условий безопасности;</p> <p>в) взлет в условиях минимальной разрешенной видимости RVR с отказом до скорости V1 и прекращением взлета.</p> <p>2. Эксплуатант проверяет, что подготовка, согласно требованиям Главы 3 настоящих Процедур, пройдена на тренажере. Данная подготовка включает использование любых специальных процедур и оборудования. При отсутствии тренажера, уполномоченный орган, разрешает выполнение тренировки на ВС без тренировки на тренажере согласно требованиям по взлету в условиях минимальной разрешенной видимости RVR.</p> <p>3. Эксплуатант проверяет, что член летного экипажа до получения допуска к взлету в условиях видимости RVR менее 150м (менее 200м для самолетов категории D) выполнил необходимую проверку. В качестве проверки засчитывается успешное завершение подготовки на тренажере и/или летной тренировки при переподготовке на другой тип ВС.</p> | <p>1. The Operator shall ensure that, prior to granting authorization for take-off under visibility conditions with RVR less than 150/200 meters (less than 200 meters for Category D aircraft), the following training is completed:</p> <p>a) Normal take-off under the minimum permitted RVR conditions;</p> <p>b) Take-off under minimum permitted RVR conditions with engine failure occurring between speeds V1 and V2, or at the closest appropriate speed based on safety considerations;</p> <p>c) Take-off under minimum permitted RVR conditions with engine failure before V1 and take-off rejection.</p> <p>2. The Operator shall verify that this training, as required under Chapter 3 of these Procedures, is completed on a simulator. This training must include the use of any special procedures and equipment. In the absence of a simulator, the competent authority may authorize this training to be conducted on the aircraft in accordance with low visibility take-off requirements.</p> <p>3. The Operator shall ensure that a flight crew member has successfully completed the required proficiency check prior to being authorized to conduct take-offs under RVR conditions of less than 150 meters (or less than 200 meters for Category D aircraft). Successful completion of simulator and/or flight training during type conversion may be accepted as a proficiency check.</p> |
|--|---|

 <p><b>ГАГА</b> Государственное агентство авиации и космонавтики Республики Беларусь</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b></p> <p><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	6
		Редакция Edition	04

## Глава 6. Периодическая тренировка и проверка при полетах в условиях ограниченной видимости

### Chapter 6. Recurrent Training and Checking for Operations in Low Visibility Conditions

1. В период действия допуска выполняется не менее 3-х проверочных заходов, один из которых выполняется на ВС с заходом и посадкой по II или III категории.

Один из этих заходов выполняется с уходом на второй круг.

Если эксплуатант имеет допуск к выполнению взлета при видимости на ВПП (RVR) менее чем 150/200м, при выполнении профессиональных проверок в установленный период выполняется, один взлет при LVTO, при условии минимальной разрешенной видимости RVR.

Эксплуатационные минимумы аэродрома указаны в Приложении 1 настоящей инструкции.

2. Для поддержания профессиональных навыков, проверки и тренировки по III категории, эксплуатант использует тренажер (FFS).

3. Для выполнения полетов по III категории на ВС с пассивной автоматической системой управления эксплуатант обеспечивает выполнение одного захода с уходом на второй круг с отключением автопилота на высоте равной или ниже ВПП (DH) при видимости RVR 300 м и менее, в период каждых трех последовательных проверок.

4. При отсутствии тренажера для данного ВС, орган гражданской авиации принимает решение о разрешении проведения периодической тренировки и проверки на допуск к полетам по II категории и взлету в условиях LVTO на ВС.

5. Продление допуска к полетам в условиях LVTO и II - III категории осуществляется при выполнении периодической проверки и тренировки в соответствии с требованиями данной Главы.

1. During the validity period of the authorization, at least three check approaches must be performed, one of which shall be conducted on the aircraft with an actual approach and landing under CAT II or CAT III minimums.

One of these approaches must include a go-around.

If the Operator holds authorization for take-off under RVR conditions less than 150/200 meters, one Low Visibility Take-Off (LVTO) shall be performed during the designated proficiency check period under the applicable minimum RVR.


Aerodrome operating minimums are specified in Appendix 1 to this Instruction.

2. To maintain proficiency in CAT III operations, the Operator shall utilize a full flight simulator (FFS) for checking and recurrent training.

3. For CAT III operations using aircraft with a passive autoland system, the Operator shall ensure that at least one go-around is performed with autopilot disengagement at or below the decision height (DH) under RVR conditions of 300 meters or less, once during every three consecutive proficiency checks.

4. In the absence of a simulator for the specific aircraft type, the Civil Aviation Authority (CAA) may authorize recurrent training and checking for CAT II and LVTO operations to be conducted on the aircraft.

5. Renewal of authorization for LVTO and CAT II/III operations shall be granted upon completion of recurrent checking and training in accordance with the requirements of this Chapter.

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство авиации Республики Беларусь</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	6
		Редакция Edition	04


6. Эксплуатант должен документально оформить квалификационные отметки и выпустить Приложение к свидетельству, который должен содержать отметки, подтверждающие прохождение переподготовки с тем, чтобы легко можно было проверить срок действия квалификации члена летного экипажа.

При выполнении полетов по категории II / III ИКАО, член летного экипажа должен иметь при себе Приложения к свидетельству члена летного экипажа ВС. Образец Приложения к свидетельству члена летного экипажа ВС, подтверждающей прохождение переподготовки по допуску полётам CAT II/III в «Инструкции по подготовке членов летного экипажа воздушных судов SCAA-OPS-GM-07.

6. The Operator shall maintain documented qualification records and issue an attachment, which must include endorsements confirming completion of recurrent training, to allow for easy verification of flight crew member qualification status.

When conducting ICAO Category II/III operations, a flight crew member shall carry the attachment to the flight crew member licence.

“A sample attachment to a flight crew member licence certificate confirming completion of recurrent training for CAT II/III operational approval, in accordance with the ‘SCAA-OPS-GM-07 Flight Crew Training Instruction.

 <b>ГАГА</b> <small>Гражданская Авиация      Государственный Авиационный      Надзор Российской Федерации</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	7
		Редакция Edition	04

## **Глава 7. Требования к оборудованию воздушного судна при полетах в условиях ограниченной видимости**


### **Chapter 7. Aircraft Equipment Requirements for Operations in Low Visibility Conditions**

1. Эксплуатант включает в РПП перечень минимального оборудования, которое пригодно к эксплуатации для выполнения взлета при LVTO, заходов на посадку и посадок по II и III категории в соответствии с РЛЭ, либо другим одобренным Органом гражданской авиации (ОГА) документом производителя.

2. КВС проверяет, что статус ВС, оборудования и систем соответствует предстоящим видам полетов при ограниченной видимости. При этом используется РЛЭ ВС или другой одобренный ОГА документ производителя и РПП эксплуатанта, где содержатся соответствующие инструкции.

1. The Operator shall include in the Operations Manual (OM) a list of minimum equipment required for conducting Low Visibility Take-Off (LVTO), approach, and landing operations under CAT II and CAT III, in accordance with the Aircraft Flight Manual (AFM) or other approved by Civil Aviation Authority (CAA) manufacturer's documentation.

2. The Pilot-in-Command (PIC) shall ensure that the status of the aircraft, equipment, and systems complies with the requirements for the intended low visibility operation. This shall be verified using the AFM or other approved by SCAA manufacturer's documentation and the Operator's OM, where the applicable procedures and instructions are specified.

 <b>ГАГА</b> <small>Государственная авиационная  Государственная авиационная  Государственная авиационная</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	<b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Глава Chapter	8
		Редакция Edition	04

## Глава 8. Демонстрация эксплуатантом работоспособности бортовых систем при полетах в условиях ограниченной видимости

### Chapter 8. Operator Demonstration of Onboard Systems Functionality for Low Visibility Operations

1. Для получения допуска к заходу на посадку и посадки по II и III категории эксплуатант демонстрирует Органу гражданской авиации работоспособность бортовых систем ВС (с предоставлением доказательной документации).

2. Эксплуатант выполняет требования по тренажерной и (или) летной подготовке членов летного экипажа при освоении новых типов ВС к полетам по категориям II и III.

3. Требуемый уровень успешности полетов по категориям II и III соответствует требованиям, установленным Органом гражданской авиации закрепленные в Главе 10 п.3 настоящей Инструкции.

4. Заход на посадку считается успешным, если:

- a) применяются критерии успешности заходов на посадку в условиях ограниченной видимости соответствующие требованиям, установленным Руководством по летной эксплуатации конкретного типа ВС (FCOM, SOP).
- b) нет отказов бортовых систем, обеспечивающих заход на посадку по категориям II и III.


1. To obtain authorization for approach and landing under CAT II and CAT III, the Operator shall demonstrate to the Civil Aviation Authority (CAA) the functionality of the aircraft's onboard systems (with supporting documentation provided).

2. The Operator shall meet the requirements for simulator and/or flight training of flight crew members when introducing new aircraft types for operations under CAT II and CAT III.

3. The required level of operational success for CAT II and CAT III flights shall meet the standards established by the Civil Aviation Authority, as specified in Chapter 10, paragraph 3 of this Instruction.


4. An approach is considered successful if:

- a) The success criteria for approaches in low visibility conditions meet the requirements set out in the Flight Crew Operating Manual (FCOM) or Standard Operating Procedures (SOP) for the specific aircraft type;
- b) There are no failures of onboard systems that support CAT II and CAT III approaches.

 <p><b>ГАГА</b> Государственное агентство Гражданской авиации Казахстана</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b></p> <p><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	9
		Редакция Edition	04

## Глава 9. Сбор данных о работоспособности бортовых систем Chapter 9. Collection of Data on Onboard Systems Performance


- |  |  |
|--|--|
| <p>1. Эксплуатант устанавливает систему регистрации, сбора и периодического анализа информации о работоспособности бортовых систем за определенный период для получения разрешения на выполнение полетов по категориям II и III.</p> <p>2. Эта система охватывает все успешные и неуспешные заходы на посадку, причины (если есть) неуспешных заходов на посадку, регистрацию случаев отказа бортового оборудования, используемого при выполнении полетов при низкой видимости.</p> <p>3. Система сбора данных основывается на докладах членов летных экипажей с заполнением «Отчета по заходам по CAT II/III» (Приложении 5 к настоящей Инструкции) и на результатах расшифровки/выписки с тренажерного оборудования, записей бортовых самописцев.</p> <p>Разрешается производить запись на самописцы во время выполнения любых полетов, выполняемых эксплуатантом.</p> | <p>1. The Operator shall establish a system for recording, collecting, and periodically analyzing information on the performance of onboard systems over a defined period in order to obtain authorization for CAT II and CAT III operations.</p> <p>2. This system shall cover all successful and unsuccessful approaches, the reasons for any unsuccessful approaches (if applicable), and the recording of onboard equipment failures associated with low visibility operations.</p> <p>3. The data collection system is based on reports from flight crew members with the completion of the “Report on approaches for CAT II/III” (Appendix 5 to this Instruction) and on the results of transcripts/extracts from the simulator equipment, recordings from flight recorders.</p> <p>Recording on flight data recorders is permitted during any flight conducted by the Operator.</p> |
|--|--|

 <b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b> <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	Глава Chapter	11
	Редакция Edition	04

## Глава 10. Сбор данных о работе бортовых систем - полеты с ВПП (DH) не менее 15 м (50 футов)


### Chapter 10. Data Collection on Onboard Systems Performance – Operations with DH Not Less Than 15 m (50 ft)

1. Для полетов с ВПП (DH) не менее 15 м (50 футов) должны быть обработаны данные о работе бортовых систем эксплуатантом и при необходимости представителями органа гражданской авиации.
1. For operations with a Decision Height (DH) not less than 15 meters (50 feet), data on the performance of onboard systems must be processed by the Operator and, if necessary, by representatives of the Civil Aviation Authority (CAA).
2. Членами летных экипажей должны записываться следующие достоверные сведения (Приложение 5 Настоящей инструкции):
  - a) аэродром и используемая ВПП;
  - a) Aerodrome and runway used;
  - b) погодные условия;
  - b) Weather conditions;
  - c) время;
  - c) Time of operation;
  - d) причины неудачной (нештатной) посадки или ухода на второй круг (если имело место);
  - d) Reasons for an unsuccessful (abnormal) landing or go-around (if applicable);
  - e) эффективность управление скоростью посредством автомата тяги;
  - e) Effectiveness of speed control via autothrottle;
  - f) положение самолета в момент отключения САП;
  - f) Aircraft position at the time of autoland system disengagement;
  - g) соответствие (адекватность) работы автоматической системы показаниям приборов и команд управление;
  - g) Consistency (adequacy) of the automatic system's performance with instrument indications and control inputs;
  - h) индицируемое на указателе положение самолета относительно курсовой линии ILS при пересечении высоты 30м;
  - h) Aircraft position relative to the ILS localizer as indicated when passing 30 meters (100 feet) altitude;
  - i) место приземления.
  - i) Touchdown point.
3. Для получения разрешения органа гражданской авиации на выполнение полетов по категории- II количество выполненных на первой стадии заходов на ВС или тренажере должно быть 30 посадок; По категории-III количество выполненных на первой стадии на ВС или тренажере должно быть 30 посадок если (DH) составляет 50 футов или более, если DH менее 50 футов, необходимо выполнить не менее 100 заходов на посадку и посадок чтобы доказать 90% надежности работы и вероятность 95% того, что заходы будут успешными.
3. To obtain approval from the civil aviation authority to operate **Category II** flights, the number of first-stage approaches completed in an aircraft or simulator must be 30 landings. **For Category III**, the number of first-stage approaches completed in an aircraft or simulator must be 30 landings if the DH is 50 feet or greater. If the DH is less than 50 feet, at least 100 approaches and landings must be completed to demonstrate 90% operational reliability and a 95% probability of successful approaches.

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской авиации Республики Казахстан</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	11
		Редакция Edition	04


**Глава 11. Сбор данных о работе бортовых систем - заходы на посадку с ВПП (DH) менее 15 м (50 футов) или без установленной ВПП (DH)**  
**Chapter 11. Data Collection on Onboard Systems Performance – Approaches with DH Less Than 15 m (50 ft) or with No Specified DH**

- |  |  |
|--|--|
| <p>1. В дополнение к докладам членов летного экипажа должен быть использован бортовой самописец или другое оборудование для подтверждения того, что бортовые системы работают в соответствии с заданными характеристиками.</p> <p>2. Представленные сведения должны содержать следующую информацию:</p> <p>а) отклонения от оси ВПП на Н = 30 м (100 футов), в точке приземления, в момент отключения системы выдерживания направления на пробеге, и максимальные значения отклонений между этими точками;</p> <p>б) перегрузки при касании (приземлении).</p> <p>3. Любые нештатные посадки должны быть тщательно расследованы с помощью всех возможных средств, с целью определения их причин.</p> | <p>1. In addition to flight crew reports, the flight data recorder or other equipment must be used to verify that the onboard systems are operating in accordance with specified performance criteria.</p> <p>2. The submitted data must include the following information:</p> <p>a) Deviations from the runway centerline at an altitude of 30 meters (100 feet), at the touchdown point, at the moment of disengagement of the roll-out guidance system, and the maximum deviations recorded between these points;</p> <p>b) Vertical load factors (g-forces) at touchdown.</p> <p>3. Any abnormal landings must be thoroughly investigated using all available means to determine the root causes.</p> |
|--|--|

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	Глава Chapter	12
	Редакция Edition	04

## Глава 12. Эксплуатационная оценка новых типов воздушных судов Chapter 12. Operational Evaluation of New Aircraft Types

- |  |  |
|--|--|
| <p>1. Эксплуатант при вводе в эксплуатацию новых типов ВС обеспечивает выполнение следующих требований:</p> <p>а) система автоматической посадки соответствует заявленным характеристикам и надежность работы в условиях эксплуатации;</p> <p>б) на каждом типе ВС, в соответствии с требованиями Глава 17 п. 1 настоящей Инструкции, выполняется определенное количество посадок в обычных условиях эксплуатации и/или при тренировках с использованием автоматических систем посадки и пробега.</p> <p>в) Подготовка летного состава согласно Глав 2,3,4,6 и утвержденной программе подготовки РПП части Д эксплуатанта.</p> <p>2. Полеты проводятся с использованием ILS категории II или III или проводятся с использованием других посадочных систем, при условии сбора достаточного количества данных для определения причин неудовлетворительной работы систем автоматической посадки (далее - САП).</p> <p>3. Если эксплуатант имеет различные модификации ВС одного типа с одинаковыми САП (АСУП - автоматическая система управление полетом) или различные САП (АСУП) на одном и том же типе ВС, он демонстрирует, что все они соответствуют основным критериям характеристик бортовых систем.</p> | <p>1. When introducing new aircraft types into operation, the Operator shall ensure compliance with the following requirements:</p> <p>a) The autoland system meets the declared performance specifications and demonstrates reliable operation under actual operating conditions;</p> <p>b) For each aircraft type, in accordance with Chapter 17, paragraph 1 of this Instruction, a specified number of landings shall be conducted under normal operating conditions and/or during training, using the autoland and rollout systems.</p> <p>c) Training of flight personnel in accordance with Chapters 2, 3, 4, 6 and the approved training program of the RPP part D of the operator.</p> <p>2. Flights shall be conducted using ILS Category II or III systems, or other landing systems, provided that sufficient data is collected to determine the causes of any unsatisfactory autoland system (hereinafter – ALS) performance.</p> <p>3. If the Operator operates various modifications of the same aircraft type with identical ALS (or AFCS – Automatic Flight Control Systems), or different ALS/AFCS on the same aircraft type, the Operator must demonstrate that all configurations meet the key performance criteria for onboard systems.</p> |
|--|--|

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской авиации Казахстана</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	13
		Редакция Edition	04

## Глава 13. Непрерывный контроль эксплуатантом Chapter 13. Continuous Monitoring by the Operator

1. После получения разрешения на начало полетов при низкой видимости, эти полеты должны постоянно отслеживаться эксплуатантом для определения каких-либо нежелательных тенденций прежде, чем они станут опасными. Для этого могут быть использованы доклады членов летных экипажей.

2. В течение 12-ти месяцев должна собираться и обрабатываться следующая информация:

а) общее количество заходов на посадку и посадок (по типам самолетов, независимо от метеоусловий) с включением бортового оборудования, используемого при заходах по категориям II и III, как в рейсовых условиях, так и при тренировках;

б) доклады летных экипажей о неуспешных заходах и/или автоматических посадках по следующим причинам:

- отказы бортовых систем;
- неустойчивая работа наземных средств;
- уходы на второй круг по указанию диспетчера;
- другие причины;

3) эксплуатант должен установить порядок контроля рабочих параметров автоматических посадочных систем на каждом ВС.

1. After receiving approval to commence low visibility operations, the Operator must continuously monitor such operations to identify any adverse trends before they become safety hazards. Flight crew reports may be used for this purpose.


2. The following information shall be collected and analyzed over a 12-month period:

a) The total number of approaches and landings (by aircraft type, regardless of meteorological conditions), including use of onboard equipment during CAT II and CAT III approaches, in both operational and training scenarios;

b) Flight crew reports of unsuccessful approaches and/or automatic landings due to the following reasons:

- Onboard system malfunctions;
- Unstable performance of ground-based navigation aids;
- Go-arounds instructed by air traffic control;
- Other reasons.

3. The Operator shall establish a procedure for monitoring the performance parameters of the automatic landing systems on each aircraft.

 <b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b> <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	Глава Chapter	14
	Редакция Edition	04

## Глава 14. Имитационные полёты Chapter 14. Simulated flights

### (a) Общие положения.

Настоящий раздел устанавливает порядок организации и проведения мероприятий, связанных с внедрением и получением одобрения на выполнение полетов в условиях ограниченной видимости (LVO — Low Visibility Operations), включая операции по категориям CAT II и CAT III. В рамках данного процесса эксплуатант должен обеспечить подтверждение готовности к выполнению указанных операций посредством комплексной оценки применяемых систем воздушного судна, эксплуатационных процедур, уровня подготовки летного состава и программ технического обслуживания. Подтверждение осуществляется, путем выполнения имитационных заходов на посадку и посадок, позволяющих оценить функционирование всех элементов в составе единой эксплуатационной системы.

### (b) Имитационные полёты и оценка безопасности

Цель оценки безопасности — подтвердить пригодность и эффективность:

- систем управления и наведения ВС,
- процедур,
- подготовки лётного состава,
- программы технического обслуживания воздушного судна.

Задача не заключается в повторной статистической проверке, уже проведённой в рамках сертификации оборудования. Вместо этого необходимо продемонстрировать, что все элементы «единой системы» для LVO эффективно функционируют в совокупности применительно к конкретному оператору.

### (c) Заходы на посадку

Цель имитационных полетов — определить или подтвердить пригодность

### (a) General Provisions

This section establishes the procedures for organizing and conducting activities related to the implementation of and obtaining approval for low-visibility operations (LVO), including CAT II and CAT III operations.

As part of this process, the operator must demonstrate readiness to perform these operations through a comprehensive assessment of the aircraft systems in use, operational procedures, the level of flight crew training, and maintenance programs. This confirmation is achieved by conducting simulated approaches and landings that allow for the evaluation of the functioning of all elements within the integrated operational system.

### (b) Simulated Flights and Safety Assessment


The objective of the safety assessment is to confirm the suitability and effectiveness of:

- the aircraft flight guidance and control systems,
- the procedures,
- the crew training,
- the aircraft maintenance program.

The purpose is not to repeat the statistical verification already performed during equipment certification. Instead, it must be demonstrated that all elements of the “total system” for LVO function effectively in combination for the specific operator.

### (c) Approaches

The objective of the simulated flights is to determine or confirm the suitability and

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданского Воздушного Транспорта Российской Федерации</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	14
		Редакция Edition	04

и эффективность применяемых систем управления полётом и наведения воздушного судна, подготовки экипажа, процедур экипажа, программы технического обслуживания и руководств, применимых для программы категорий II/III, подлежащей утверждению.

(d) Для каждого типа воздушного судна с установленными системами **Категорий- II** необходимо выполнить не менее 30 заходов на посадку и посадок на ВС или тренажере, если запрашиваемая высота принятия решения (DH) составляет 100 футов.

**Категории- III** если (DH) составляет 50 футов или более необходимо выполнить не менее 30 заходов на посадку и посадок, если DH менее 50 футов, необходимо выполнить не менее 100 заходов на посадку и посадок на ВС или тренажере, если иное не одобрено уполномоченным органом.

(e) Если оператор эксплуатирует различные варианты одного типа воздушного судна, использующие одинаковые базовые системы управления полётом и отображения информации, либо различные базовые системы на одном типе воздушного судна, он обязан доказать, что все варианты обеспечивают удовлетворительные результаты. При этом оператору не требуется проводить полную эксплуатационную демонстрацию для каждого варианта. Уполномоченный орган также может разрешить сокращение количества заходов и посадок с учётом опыта, приобретённого другим оператором с использованием того же типа или варианта воздушного судна и процедур.

(f) Если количество неудачных заходов превышает 5 % от общего числа (например, неудовлетворительные посадки, отключения систем), программа оценки должна быть продлена шагами не менее чем по 10 заходов и посадок, до тех

effectiveness of the applied flight guidance and control systems, crew training, crew procedures, maintenance program, and manuals applicable to the CAT II/III program under approval.


(d) For each aircraft type with **Category II systems** installed, a minimum of 30 approaches and landings must be completed in the aircraft or simulator if the requested decision height (DH) is 100 feet.

**For Category III operations:**

if the DH is 50 ft or higher, a minimum of 30 approaches and landings shall be completed; if the DH is below 50 ft, a minimum of 100 approaches and landings shall be completed on the aircraft or in a simulator, unless otherwise approved by the competent authority.

(e) If the operator operates different variants of the same aircraft type that use the same basic flight guidance and display systems, or different basic systems on the same aircraft type, the operator shall demonstrate that the variants perform satisfactorily. In such cases, a full operational demonstration is not required for each variant. The authority may also permit a reduction in the number of approaches and landings, considering experience gained by another operator with the same type or variant and procedures.

(f) If the number of unsuccessful approaches exceeds 5% of the total (e.g., unsatisfactory landings, system disengagements), the evaluation program shall be extended in increments of not less than 10 approaches and landings until the overall failure rate is

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b></p> <p align="center"><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	14
		Редакция Edition	04

пор, пока общий уровень отказов не снизится до 5 % или менее.

Сбор данных для оценки безопасности предусматривает заходы на посадку с высотой принятия решения (DH) ниже 200 футов. Для проведения оценки оператор должен собрать данные, полученные в условиях, характерных для ожидаемых эксплуатационных условий. Оператор должен учитывать сезонные изменения условий, такие как преобладающая погода, планируемые пункты назначения и базы, и обеспечить, чтобы заходы выполнялись в течение достаточного периода времени для обеспечения их достаточного отражения реальных условий эксплуатации.

Для обеспечения достаточного охвата условий эксплуатации данные должны собираться на различных аэродромах и ВПП. При этом не допускается выполнение более 30 % заходов на одну и ту же ВПП; при превышении данного порога оператор обязан увеличить общее количество заходов и принять меры для предотвращения искажения данных.

Количество заходов, используемых для сбора данных, зависит от показателей эффективности и методов анализа, применяемых эксплуатантом. Он должен продемонстрировать, что операция, для которой запрашивается одобрение, достигает приемлемого уровня безопасности.

Минимальные значения для эксплуатанта для выполнения операций при низкой видимости:

Заходы на посадку для сбора данных Заходы могут выполняться как в линейных операциях, так и в других полётах с использованием процедур оператора. Они могут также проводиться на летно-тренажёрном устройстве (FSTD), если эксплуатант уверен, что результаты адекватно отражают реальные условия эксплуатации.

Собранные данные будут достоверно

reduced to 5% or less.

Data collection for the safety assessment shall be based on approaches with a DH below 200 ft. For the assessment, the operator shall collect data from approaches representative of the expected operational conditions.

Seasonal variations such as prevailing weather, planned destinations, and bases shall be considered, and approaches shall be spread over a sufficient period to ensure representativeness.


To ensure representativeness, data shall be collected at different aerodromes and runways. At the same time, no more than 30% of approaches may be conducted on the same runway; if this threshold is exceeded, the operator shall increase the total number of approaches and take measures to prevent data bias.

The number of approaches used for data collection will depend on the operator's performance criteria and analytical methods. The operator shall demonstrate that the operation for which approval is sought will achieve an acceptable level of safety.

Minimum values for an operator to conduct low visibility operations:

The approaches may be conducted during line operations or other flights using the operator's approved procedures. They may also be performed in a Flight Simulation Training Device (FSTD), provided that the operator is satisfied that the results adequately represent actual operational conditions.

The collected data will reliably represent

 <b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b> <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	Глава Chapter	14
	Редакция Edition	04

отражать условия эксплуатации только при условии наличия всех элементов «общей системы» для LVO. К ним относятся не только операционные процедуры и бортовое оборудование, но и процедуры аэропорта, службы управления воздушным движением (АТС), а также наземные или спутниковые навигационные средства. Если заходы выполняются без полного набора элементов, при анализе данных учитываются как минимум следующие факторы:

- факторы АТС, включая ситуации, когда воздушное судно направляется слишком близко к FAF для надёжного захвата профиля, отсутствие защиты чувствительных зон ILS или запрос АТС прервать заход;

- вводящие в заблуждение навигационные сигналы, например неисправности локализера ILS из-за движения воздушных судов по ВПП или их пролёта над зоной локализера;

- другие специфические факторы, влияющие на успешность LVO, о которых сообщает лётный состав.

**(g)** Соображения по безопасности при заходах, используемых для сбора данных. Если оператор собирает данные с заходов, выполненных без всех необходимых элементов системы LVO, он обязан принять меры для обеспечения приемлемого уровня безопасности.

**(h)** Использование данных от других операторов

Операторы могут использовать данные других операторов или производителей ВС для подтверждения оценки безопасности. При этом оператор, запрашивающий одобрение, должен доказать применимость этих данных к предполагаемой эксплуатации.

operational conditions only when all elements of the LVO “total system” are available. These elements include not only operational procedures and airborne equipment, but also airport procedures, Air Traffic Control (ATC) services, and ground-based or satellite navigation aids.

If the approaches are conducted without the complete set of system elements, the following factors shall, as a minimum, be taken into account during the data analysis:

- ATS factors, including cases where an aircraft on an instrument approach is vectored too close to the FAF for satisfactory capture of lateral and vertical profiles, lack of ILS sensitive area protection, or ATC requests to break off the approach;

- misleading navigation signals, such as ILS localizer disturbances caused by taxiing or overflying aircraft;


- other specific factors that may affect the success of LVO, as reported by flight crews.

**(g)** Safety Considerations for Data Collection Approaches

If the operator collects data from approaches conducted without all necessary elements of the LVO system, measures shall be taken to ensure an acceptable level of safety.

**(h)** Use of Data from Other Operators

Operators may use data from other operators or aircraft manufacturers to support the safety assessment. In such cases, the operator seeking approval shall demonstrate that such data are applicable to the intended operation.

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской авиации Республики Казахстан</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	15
		Редакция Edition	04

## **Глава 15. Условия получения эксплуатантом разрешения на заходы на посадку по CAT II или III при отсутствии предшествующего опыта**


### **Chapter 15. Conditions for Granting an Operator Authorization for CAT II or III Approaches Without Previous Experience**

1. Эксплуатант без опыта заходов на посадку по категориям II или III может получить разрешение на полеты по категории II или III, если имеет, как минимум, 6-ти месячный опыт полетов по категории I на данном типе самолета.

2. Эксплуатант, по согласованию с заводом - изготовителем, разрабатывает инструкции по техническому обслуживанию бортового оборудования автоматического управление полетом и включает их в программу технического обслуживания ВС, а также подготовку летного состава, и внесение ревизии в РПП, MEL/CDL эксплуатанта предварительно получив на это разрешение органа гражданской авиации.

1. An Operator without prior experience in conducting Category II or III approaches may be granted authorization for CAT II or CAT III operations, provided that the Operator has at least six months of operational experience performing Category I approaches with the specific aircraft type.

2. The operator, in agreement with the manufacturer, develops instructions for the maintenance of on-board automatic flight control equipment and includes them in the aircraft maintenance program, as well as the training of flight personnel, and the introduction of revisions into the OM, MEL/CDL of the operator, having previously received permission for this from the civil aviation authority (CAA).

 <b>ГАГА</b> <small>Гражданская Авиация      Государственный Авиационный      Надзор Республики</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	16
		Редакция Edition	04

## **Глава 16. Условия получения эксплуатантом разрешения на полеты по категориям II или III при наличии опыта выполнения таких полетов**


### **Chapter 16. Conditions for Granting an Operator Authorization for CAT II or III Operations with Prior Experience**

1. Эксплуатант, имеющий опыт заходов на посадку по категориям II или III получает разрешение на сокращение количества имитационных полетов по заявке в Орган гражданской авиации.

2. Эксплуатант, по согласованию с заводом - изготовителем, разрабатывает инструкции по техническому обслуживанию бортового оборудования автоматического управление полетом и включает их в программу технического обслуживания ВС, а также подготовку летного состава, и внесение ревизии в РПП, MEL/CDL эксплуатанта предварительно получив на это разрешение органа гражданской авиации.

1. An Operator with prior experience in conducting Category II or III approaches may be granted approval to reduce the number of simulated flights upon request to the Civil Aviation Authority (CAA).

2. The operator, in agreement with the manufacturer, develops instructions for the maintenance of on-board automatic flight control equipment and includes them in the aircraft maintenance program, as well as the training of flight personnel, and the introduction of revisions into the OM, MEL/CDL of the operator, having previously received permission for this from the civil aviation authority (CAA).

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданской Авиации и Воздушного Транспорта</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	<b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Глава Chapter	17
		Редакция Edition	04

## Глава 17. Порядок допуска эксплуатанта к полетам по второй и третьей категории ИКАО (CAT II, CAT III)

### Chapter 17. Procedure for Granting Operator Authorization for ICAO Category II and Category III (CAT II, CAT III) Operations

#### 17.1. Порядок допуска включает:

a) представление эксплуатантом заявки, а также предоставление эксплуатационных процедур для выполнения полетов в условиях CAT II/CAT III и программы подготовки членов летных экипажей к данным видам операций.

b) предварительная оценка заявки, а также оценка и утверждение эксплуатационных процедур и программы подготовки членов летного экипажа эксплуатанта и программу технического обслуживания эксплуатанта.

c) прохождение, членами летного экипажа, подготовки к выполнению полетов в условиях CAT II/ CAT III.

d) одобрение на выполнение имитационных заходов по II и III категории ИКАО для сбора отчетов, до момента получения допуска;

e) проведение эксплуатантом необходимого количества имитационных полетов в соответствии с категорией, запрашиваемой для получения допуска; представление в орган гражданской авиации подтверждающей документации по выполненным полетам (для операций по категории II/III ИКАО), включая отчеты о заходах согласно Приложению 5 к настоящей Инструкции и расшифровки данных бортовых самописцев/выписки с тренажерного оборудования, а также рассмотрение и оценка представленных материалов органом гражданской авиации.

f) выполнение 1 контрольно-проверочного полёта с назначенным инспектором органа гражданской авиации на тренажере, а также в рейсовых условиях (для категории II/III ИКАО);

#### 17. 1. The approval procedure includes:

a) Submission by the Operator of an application, along with operational procedures for conducting flights under CAT II/CAT III conditions and a training program for flight crew members for these types of operations.


b) preliminary assessment of the application, as well as evaluation and approval of the operator's operational procedures, flight crew training program, and maintenance program.

c) completion by flight crew members of training for operations under CAT II/CAT III conditions.

d) approval for conducting simulated ICAO Category II and III approaches for the purpose of data collection (reporting) prior to obtaining operational approval.”

e) the operator has conducted the required number of simulation flights in accordance with the category requested for approval; has submitted to the civil aviation authority supporting documentation on the flights performed (for ICAO Category II/III operations), including approach reports in accordance with Annex 5 to this Manual and transcripts of flight recorder data/extracts from the simulator equipment, and has reviewed and assessed the submitted materials by the civil aviation authority.

f) Execution of one check flight with an assigned inspector from the civil aviation authority on a simulator, as well as under actual flight conditions (for ICAO Category II/III).

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	Глава Chapter	17
	Редакция Edition	04

- g) оформление отчетов;
- h) выдача эксплуатанту разрешения на полеты по второй и третьей категории ИКАО (CAT II, CAT III) (выдача эксплуатационной спецификации).

### 17.2. Подача заявки

Эксплуатант, подающий заявку для получения разрешения на выполнение полетов по второй и третьей категории ИКАО (CAT II, CAT III) должен предоставить официальное заявление в ОГА (Приложение 1 настоящей инструкции)

Чек лист оценки заявки приведен в **приложении 2** к настоящей инструкции.

Заявка для получения разрешения на выполнение полетов по второй и третьей категории ИКАО (CAT II, CAT III) должна содержать:

- a) запрашиваемую категорию ИКАО (CAT II или CAT III), по которой эксплуатант планирует выполнение полетов;
- b) перечень заявляемых воздушных судов с указанием регистрационных номеров;
- c) планируемые дата начала полетов с применением второй и третьей категории ИКАО (CAT II, CAT III);
- d) сертификационный статус каждого воздушного судна для выполнения заходов на посадку с высотой принятия решения (ВПР, DH) менее 60м (200 футов) или без ВПР (DH);
- e) информацию о квалификации членов экипажа и допуске летного состава к полетам по второй или третьей категории ИКАО (если члены летного экипажа ранее проходили у эксплуатанта такую подготовку)
- f) наличие программы технического обслуживания (Регламента технического обслуживания), отражающей особенности эксплуатации самолета по второй и третьей категории ИКАО (CAT II, CAT III).
- g) наличие программы летного состава,

- g) preparation of reports;
- h) Granting of authorization to the Operator for ICAO Category II and Category III (CAT II, CAT III) operations (issuing the operating specifications).

### 17.2. Application by the Operator


An operator applying for approval to conduct flights under ICAO Categories II and III (CAT II, CAT III) shall submit an official application to the Civil Aviation Authority (CAA)

(Appendix 1 of these instructions)

The application evaluation checklist is provided in Appendix 2 of these instructions.

The application for authorization to conduct Category II and Category III (CAT II, CAT III) operations shall include the following:

- a) The requested category (CAT II or CAT III) for which the Operator intends to conduct operations;
- b) A list of the aircraft to be included under the authorization, with corresponding registration numbers;
- c) The planned start date for operations using Category II or Category III procedures;
- d) The certification status of each aircraft for conducting approaches with a Decision Height (DH) below 60 meters (200 feet) or with no DH;
- e) Information on the qualification and authorization of flight crew for CAT II or CAT III operations (if the flight crew members have previously completed such training with the operator);
- f) Availability of a maintenance program (Maintenance Schedule) reflecting the specific requirements for aircraft operations under ICAO CAT II and CAT III.
- g) availability of a flight crew training

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской авиации Казахстана</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	<b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Глава Chapter	17
		Редакция Edition	04

процедуры и информация отражающая особенности эксплуатации самолета по второй и третьей категории ИКАО (CAT II, CAT III).

h) Информация о составе бортового оборудования, необходимого для осуществления захода на посадку по CAT II, CAT III ИКАО.

i) Выписки из MEL, в части касающегося оборудования ВС для полетов по CAT II, CAT III ИКАО.

### 17.2.1 Предварительная оценка заявки и оценка документаций.

1. Руководитель органа гражданской авиации после получения заявки и комплекта документации направляет указанные материалы в Управление летной эксплуатации (УЛЭ) для рассмотрения.

Начальник Управления летной эксплуатации (УЛЭ) после получения документации назначает ответственное должностное лицо из числа инспекторского состава УЛЭ и издает соответствующее **распоряжение**.

В распоряжении указываются структурные подразделения, задействованные в процессе рассмотрения заявки, фамилии, должности и полномочия инспекторов, участвующих в проведении оценки и рассмотрении документов по допуску к выполнению полетов по категориям ИКАО CAT II / CAT III, а также перечень контрольных карт (чек-листов), применяемых на каждом этапе оценки, проверки документации, инспекционного контроля и подтверждения соответствия установленным требованиям.

Ответственное должностное лицо Управления летной эксплуатации (УЛЭ) направляет полученную информацию и комплект документации на рассмотрение в Управление поддержания летной годности (УПЛГ) посредством системы электронного документооборота (СЭД).

program, procedures, and information reflecting the specific aspects of aircraft operations under ICAO Category II and Category III (CAT II/CAT III) operations.

h) Information on the configuration of onboard equipment required for ICAO CAT II and CAT III approach operations

i) Extracts from the Minimum Equipment List (MEL) related to aircraft equipment for ICAO CAT II and CAT III operations


### 17.2.1 Preliminary assessment of the application and evaluation of documentation.

1. The Head of the Civil Aviation Authority, upon receipt of the application and the complete set of documentation, shall forward the submitted materials to the Flight Operations Department (FOD) for review.

Upon receipt of the documentation, the Head of the Flight Operations Department (FOD) shall appoint a responsible official from among the FOD inspectors and issue the relevant order.

The order shall specify the structural divisions involved in the application review process, the names, positions, and responsibilities of the inspectors participating in the evaluation and review of documents related to the authorization for ICAO CAT II / CAT III operations, as well as the list of control forms (checklists) to be applied at each stage of assessment, documentation review, inspection activities, and verification of compliance with the established requirements.

The responsible official of the Flight Operations Department (FOD) shall forward the received information and the complete set of documentation to the Continuing Airworthiness Management Department (CAMD) for review through the Electronic Document Management System (EDMS).

 <p><b>ГАГА</b> Государственное агентство Гражданской авиации Республики Казахстан</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b></p> <p><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	17
		Редакция Edition	04

2. Управление летной эксплуатации в свою очередь проверяет РПП эксплуатанта частит А,В,С,Д, MEL а также стандарты подготовки для утверждения , которые включают:

- программу первоначальной подготовки;
- программу наземной подготовки;
- программу периодической подготовки;
- программу прохождения тренажера;

В ходе оценки РПП эксплуатанта ответственное должностное лицо Управления летной эксплуатации (УЛЭ) применяет чек лист приведенный в Приложении 7 настоящей инструкции, а также заполняет чек листы 2,3.

3.Управление поддержания летной годности проверяют представленные документы, касающиеся вопросов летной годности, согласно перечню документов по допуску эксплуатанта к выполнению точного захода на посадку по II и III категории ИКАО, указанных в Приложении 2,3 к настоящей Инструкции а также «Контрольная карта оценки программы технического обслуживания эксплуатанта» SCAA-AIR-CHL-60.

При этом УПЛГ проверяет:

- соответствие сертификата типа или иного документа;
- удостоверяется, что MEL включен в действующее руководство;

### 17.2.2 Подготовка на тренажере

Подготовка летного состава проводится на основании глав 2,3,4,6 настоящей инструкции а также утвержденной программе подготовки РПП части Д эксплуатанта.

### 17.3 Имитационные полеты

По завершении подготовки ОГА проводит встречу с эксплуатантом с целью подтверждения его готовности к выполнению полетов по II/III категории ИКАО и направляет заявителю письмо о начале выполнения имитационных

2. The Flight Operations Department, in turn, reviews the operator's Operations Manual (OM) Parts A, B, C, D, and MEL, as well as training standards for approval, which include:

- the initial training program;
- the ground training program;
- the recurrent training program;
- the flight simulator training program;

During the evaluation of the Operator's Operations Manual (OM), the responsible official of the Flight Operations Department (FOD) applies the checklist provided in Appendix 7 of this instruction, and also completes checklists 2, 3.

3.The Airworthiness Department (AIR) shall review the submitted documentation related to airworthiness matters in accordance with the List of Documents for Operator Authorization to Conduct Precision Approaches under ICAO CAT II and CAT III operations, specified in Appendix 2,3 to this Instruction, as well as the «Контрольная карта оценки программы технического обслуживания эксплуатанта» SCAA-AIR-CHL-60.


As part of the review, the (AIR) shall verify: a) Compliance of the aircraft's type certificate or equivalent documentation; b) Inclusion of relevant MEL provisions in the current operations manual.

### 17.2.2 Simulator Training

Flight crew training shall be conducted in accordance with Chapters 2, 3, 4,6 of this Manual, as well as the approved training program specified in Part D of the Operator's Operations Manual (OM-D).

### 17.3 Simulated Operations

Upon completion of the training, the Civil Aviation Authority (CAA) shall conduct a meeting with the Operator to confirm its readiness for ICAO Category II/III operations and shall issue a letter to the applicant authorizing the commencement of simulated

 <b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b> <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	Глава Chapter	17
	Редакция Edition	04

заходов на посадку.

При этом заявитель (эксплуатант) обязан предоставить в ОГА копии документов, подтверждающих допуск членов летного экипажа к выполнению полетов по CAT II/CAT III ИКАО.

После выполнения указанных требований эксплуатанту разрешается приступить к выполнению имитационных заходов на посадку и посадок по II или III категории ИКАО, а также к сбору отчетов в соответствии с Приложением 5 к настоящей Инструкции, в объеме, необходимом для установленного количества полетов.

В ходе имитационных полетов эксплуатант обязан продемонстрировать способность выполнять полёты по категориям CAT II или CAT III с приемлемым уровнем успешности посадок и обеспечения безопасности.

В процессе (регулярных) операций (имитационных полетов) эксплуатант обязан представлять в ОГА периодические отчёты, о полётах с включением требуемых данных в рамках процесса постоянного мониторинга.

По завершению сбора необходимого количества полетов в ОГА предоставляются следующие документы:

a) - 30 (тридцать) автоматических заходов на посадку и посадок по CAT II, CAT III ИКАО для каждого типа ВС и его модификации, если запрашиваемая ДН – 15 м (50 фут) или выше;

-100 (сто) автоматических заходов на посадку и посадок по CAT III ИКАО для каждого типа ВС и его модификации – если запрашиваемая ДН менее 15 м (50 фут);

b) информация летных экипажей о неуспешных заходах и/или автоматических посадках;

#### 17.4 Демонстрационный полет

approaches.

In this regard, the applicant (Operator) shall submit to the CAA copies of documents confirming the qualification and authorization of flight crew members for ICAO CAT II/CAT III operations.

Upon fulfillment of the above requirements, the Operator may commence simulated approaches and landings under ICAO Category II or III operations, as well as the collection of reports in accordance with Appendix 5 to this Instruction, in the number required to complete the prescribed quantity of flights.

During the simulated flights, the operator shall demonstrate its ability to conduct Category II or III operations with an acceptable level of landing success and safety.

In the course of (regular) operations (simulated flights), the operator shall submit periodic flight reports containing the required data to the aviation authority as part of the continuous monitoring process.


Once the required number of flights has been completed, the following documents will be provided to CAA:

a) -30 (thirty) automatic approaches and landings under CAT II/III ICAO for each aircraft type and its modification, if the requested Decision Height (DH) is 15 m (50 ft) or higher;

- 100 (one hundred) automatic approaches and landings under CAT III ICAO for each aircraft type and its modification, if the requested DH is less than 15 m (50 ft);

b) Information from flight crews on unsuccessful approaches and/or automatic landings;

#### 17.4 Demonstration Flight

 <b>ГАГА</b> <small>Гражданская Авиация Кыргызской Республики</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	<b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Глава Chapter	17
		Редакция Edition	04

Выполнение 1 контрольно-проверочного полёта с назначенным инспектором органа гражданской авиации на тренажере, а также в рейсовых условиях (для категории II/III ИКАО); При выполнении данной проверки назначенным инспектором заполняются чек листы Приложение 4,6.

Completion of one proficiency/check flight with a designated inspector of the Civil Aviation Authority on a flight simulation training device (FSTD), as well as under line operation conditions (for ICAO Category II/III operations). When performing this inspection, the appointed inspector completes checklists Appendix 4.6.

### 17.5 Заключение

1. УЛЭ и УПЛГ по результатам рассмотрения документов дает отчет о соответствии или несоответствии представленных документов по форме согласно Приложению 2,3,4,6,7 к настоящей Инструкции. «Контрольная карта оценки программы технического обслуживания эксплуатанта» SCAA-AIR-CHL-60.

### 17.5 Conclusion


1. The Flight Operations Department (FOD) and the Airworthiness Department (AIR), upon completion of the document review, shall issue a report on the compliance or non-compliance of the submitted documents in accordance with Appendices 2, 3, 4, 6, and 7 to this Instruction, including the “Operator’s Maintenance Program Evaluation Checklist” SCAA-AIR-CHL-60.

2. При отсутствии замечаний от УЛЭ и УПЛГ и, при условии, что эксплуатантом выполнен один контрольно-проверочный полёт на тренажере (заход с посадкой по второй или третьей категории ИКАО а также один контрольно-проверочный полёт на ВС для категории II/III ИКАО с назначенным инспектором органа гражданской авиации с заполнением чек-листа по оценке полетов по категории II/III ИКАО (Приложение 6 к настоящей Инструкции), орган гражданской авиации принимает решение о допуске эксплуатанта к выполнению полетов по второй или третьей категории ИКАО (CAT II, CAT III).

2. If no deficiencies are identified by the FOD and DCA, and provided that the Operator has completed one validation flight in a simulator (approach and landing under ICAO CAT II or III and one Low Visibility Take-Off under RVR less than 200 m) or one proficiency flight on an aircraft for ICAO Category II/III with a CAA-designated inspector —documented using the CAT II/III Flight Assessment Checklist (Appendix 6) — the CAA makes a final decision to grant authorization for ICAO CAT II or CAT III operations.

3. В случае выявления несоответствий и замечаний ОГА направляет письмо об устранении несоответствий, выявленных в ходе проверки или оценки. Эксплуатант разрабатывает и направляет на согласование в ОГА план корректирующих действий (Приложение 2) Инструкция по процедурам постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики SCAA-OPS-GM-52 в срок не позднее 15 календарных дней

3. In the event that non-conformities or findings are identified, the Civil Aviation Authority (CAA) shall issue a letter requiring the rectification of the non-conformities identified during the inspection or assessment. The Operator shall develop and submit to the CAA for approval a Corrective Action Plan (CAP) (Appendix 2 to the Procedures for Continuous Oversight of Air Operators of the Kyrgyz Republic, SCAA-OPS-GM-52) within no later than 15 calendar days from the date of receipt of the notification letter on corrective actions.

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской авиации Казахстана</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	17
		Редакция Edition	04

с даты получения письма об устранении несоответствий. При наличии замечаний к представленному плану ОГА направляет письмо о необходимости доработки с указанием новых сроков представления ПКД. В любом случае замечания должны быть устранены не позднее сроков определенных в приложении 2.

4. В случае обнаружения отклонений от соблюдения правил полетов по второй или третьей категории ИКАО (CAT II, CAT III) соответствующий допуск может быть аннулирован органом гражданской авиации в установленном порядке.


5. Допуск эксплуатанта к полетам по второй и третьей категории ИКАО (CAT II, CAT III) отражается в эксплуатационных спецификациях приложения к Сертификату эксплуатанта и перед внесением согласуется с Управлением поддержания летной годности.

Where remarks or deficiencies are identified in the submitted CAP, the CAA shall issue a letter requesting revision of the plan and specifying new deadlines for resubmission of the CAP.

In all cases, the identified findings shall be rectified within the timeframes established in Appendix 2.

4. In the event of non-compliance with ICAO Category II or Category III (CAT II, CAT III) operational requirements, the corresponding authorization may be revoked by the Civil Aviation Authority in accordance with established procedures.

5. Authorization for ICAO CAT II and CAT III operations shall be reflected in the Operations Specifications (Ops Specs) attached to the Air Operator Certificate (AOC) and coordinated in advance with the Department of Continuing Airworthiness.

 <p><b>ГАГА</b> Государственное агентство Гражданской Авиации и Воздушного Транспорта</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающихся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b></p> <p><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	17
		Редакция Edition	04



(рис. Иллюстрация процесса утверждения)  
(Fig. Illustration of the approval process)

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b></p> <p align="center"><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Глава Chapter	18
		Редакция Edition	04

**Глава 18. Контроль и надзор за эксплуатантами, допущенными к выполнению полетов по II и III категориям ИКАО**


**Chapter 18. Oversight and Surveillance of Operators Authorized for ICAO Category II and Category III (CAT II, CAT III) Operations**

1. Контроль и надзор за эксплуатантами, допущенными к выполнению полетов по категориям II/III ИКАО осуществляется инспекторами органа гражданской авиации согласно с пунктами, указанными в Приложениях 4, 6, к настоящей Инструкции.

2. В случае выявления замечаний ОГА направляет предписание об устранении несоответствий выявленных в ходе аудита или инспекции. Эксплуатант разрабатывает и направляет на согласование в ОГА план корректирующих действий (Приложение 2) в срок не позднее 15 календарных дней с даты получения предписания об устранении несоответствий. При наличии замечаний к представленному плану ОГА направляет письмо о необходимости доработки с указанием новых сроков представления ПКД. В любом случае замечания должны быть устранены не позднее сроков определенных в приложении 2 «инструкции по процедурам постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики» SCAA-OPS-GM-52. Если эксплуатант не предоставит приемлемый план корректирующих действий либо не выполнит корректирующие действия в срок, установленный или продленный ОГА, такое несоответствие переквалифицируется в несоответствие уровня 1.

1. Oversight and surveillance of operators authorized to conduct ICAO Category II/III operations shall be carried out by inspectors of the Civil Aviation Authority in accordance with the items specified in Appendices 4, 6 to this Instruction.

2. In the event that findings are identified, the CAA shall issue a corrective action request for the non-conformities detected during the audit or inspection. The Operator shall develop and submit to the CAA, for approval, a Corrective Action Plan (CAP) (Appendix 2) within no later than 15 calendar days from the date of receipt of the corrective action request. If remarks are identified in the submitted CAP, the CAA shall issue a letter requiring revision of the plan, specifying new deadlines for the submission of the revised CAP. In all cases, the findings shall be rectified within the timeframes established in Appendix 2 to the “Instruction on Continuous Oversight Procedures for the Activities of Air Operators of the Kyrgyz Republic” SCAA-OPS-GM-52. Should the Operator fail to submit an acceptable Corrective Action Plan or fail to implement the corrective actions within the timeframe established or extended by the CAA, such non-conformity shall be reclassified as a Level 1 non-conformity.

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской авиации Республики Казахстан</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	A
		Редакция Edition	04

**Приложение А**  
**Appendix A**


**Эксплуатационные минимумы аэродромов  
RVR для захода на посадку по категории II в зависимости от высоты  
принятия решения (DH).  
Aerodrome Operating Minimums RVR Requirements for Category II  
Approaches Based on Decision Height (DH):**

<b>Минимумы по Категории II Category II minimums</b>		
Высота принятия решения (DH) Decision Height (DH)	Автоматический полет ниже высоты принятия решения (DH) Automatic Flight Below Decision Height (DH)	
	Дальность видимости на ВПП (RVR)/категории А, В, С Runway Visual Range (RVR) / Categories A, B, C	Дальность видимости на ВПП (RVR)/категория D Runway Visual Range (RVR) / Categories D
30 – 39 м / m (100 – 120) футов / feet	300 м / m	300 м / m 350 м / m
40 – 45 м / m (121 – 140) футов / feet	400 м / m	400 м / m
45 м (141 фут / feet) и выше and above	450 м / m	450 м / m

<b>Минимумы по Категории III Category III minimums</b>		
Высота принятия решения (DH) Decision Height (DH)	Система контроля / Управление Пробегом Rollout Control / Guidance System	Дальность видимости на ВПП (RVR) Runway Visual Range (RVR)
15-30 м / m (50 футов / feet - 99 футов / feet)	Не требуется Not required	175 м / m
Менее 15 м (49 футов) или без ВПП Less than 15 m (49 feet) or No DH	Пассивная при отказе Fail-passive	125 м / m
	Отказоустойчивая Fail-operational	75 м / m

1) Определение «Автоматический полет ниже ВПП (DH)», приведенное в таблице означает продолжение использования автоматической системы управления полетом до высоты, которая не более чем 80 процентов применяемой ВПП (DH). Таким

1) The definition of “Automatic flight below DH” in the table refers to the continued use of the automatic flight control system down to an altitude no lower than 80 percent of the applicable Decision Height (DH). Accordingly, the aircraft’s airworthiness

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской авиации Республики Казахстан</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT II and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	A
		Редакция Edition	04

образом, требования летной годности ВС, через высоту подключения автоматической системы управление полетом, влияет на ВПП (DH).


2) Значение RVR 300 м применимо для ВС категории D, выполняющих автоматическую посадку.

RVR для захода на посадку по категории III в зависимости от высоты принятия решения и системы управление / контроля пробега ВС.

requirements—based on the minimum height at which the automatic flight control system can be engaged—affect the applicable DH.

2) The RVR value of 300 meters applies to Category D aircraft conducting automatic landings.

RVR requirements for Category III approaches depend on the Decision Height (DH) and the aircraft's rollout control/guidance system.

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской авиации Казахстана</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	04

## Приложение 1 Appendix 1

### ЗАЯВКА

**на допуск эксплуатанта к полетам по второй и третьей категории ИКАО (CAT II, III)**

1. Прошу допустить к полетам по второй (третьей) категории ИКАО (CAT II, CAT III)  
(полное название заявителя)

2. Воздушные суда: \_\_\_\_\_

(перечень заявляемых воздушных судов с указанием регистрационных номеров)

3. Планируемая дата начала полетов с применением второй и третьей категории ИКАО (CAT II, CAT III): \_\_\_\_\_

4. Сертификационный статус каждого воздушного судна к выполнению заходов на посадку с высотой принятия решения (ВПР, DH) менее 60м (200 футов) или без ВПР (DH): \_\_\_\_\_

5. Информация о квалификации членов экипажа и допуске летного состава к полетам по второй или третьей категории ИКАО (если члены летного экипажа ранее проходили у эксплуатанта такую подготовку)

6. Наличие программы летного состава, процедуры и информация отражающая особенности эксплуатации самолета по второй и третьей категории ИКАО (CAT II, CAT III).

7. Наличие программы технического обслуживания (Регламента), отражающей особенности эксплуатации самолета по второй и третьей категории ИКАО (CAT II, CAT III) \_\_\_\_\_

8. Информация о составе бортового оборудования, необходимого для осуществления захода на посадку по CAT II, CAT III ИКАО.

9. Выписки из MEL, в части касающегося оборудования ВС для полетов по CAT II, CAT III ИКАО.

10. Заявитель обязуется:


выполнять процедуры допуска;

отвечать требованиям и предоставлять возможность Органу ГА осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов.

Руководитель \_\_\_\_\_

(должность /ФИО/ подпись / дата)

МП.

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской авиации Республики Казахстан</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающихся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	04

**Приложение 1**  
**Appendix 1**

**APPLICATION**  
**for Operator Authorization to Conduct ICAO Category II and III (CAT II, CAT III) Operations**

1. I hereby request authorization to conduct ICAO Category II and/or Category III (CAT II, CAT III) operations for:

\_\_\_\_\_

*(Full name of the applicant/operator)*

2. Aircraft:

\_\_\_\_\_

*(list of aircraft for which authorization is requested, including registration numbers)*

3. Planned start date of operations using ICAO Category II and III (CAT II, CAT III):

4. Certification status of each aircraft for approaches with a Decision Height (DH) below 60 m (200 feet) or with no DH:

5. Information on the qualification and authorization of flight crew for CAT II or CAT III operations (if the flight crew members have previously completed such training with the operator);

6. Availability of a flight crew training program, procedures, and information reflecting the specific aspects of aircraft operations under ICAO Category II and Category III (CAT II/CAT III) operations.

7. Availability of a maintenance program (Schedule) reflecting operational specifics for ICAO Category II and III (CAT II, CAT III):


8. Information on the configuration of onboard equipment required for ICAO CAT II and CAT III approach operations

9. Extracts from the Minimum Equipment List (MEL) related to aircraft equipment for ICAO CAT II and CAT III operations

10. The applicant hereby undertakes to:

comply with the authorization procedures;


meet applicable requirements and ensure access for the **Civil Aviation Authority (CAA)** to oversee the organization, support, and execution of flight operations.

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство  Генерального Авиационного  Инспектора Республики</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за  деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся  допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В)  САТ II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of  the KR Regarding the authorization for conducting Instrument  Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	04

**Head of the Organization/Accountable  
manager** \_\_\_\_\_

(position / full name / signature / date)

**Place of Seal (Official Stamp)**


 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской авиации Республики Казахстан</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	04

**Приложение 2**  
**Appendix 2**

**Чек-лист оценки заявки на допуск CAT II / CAT III ICAO**  
*ICAO CAT II / CAT III Preliminary Application Assessment Checklist*

<b>Наименование эксплуатанта:</b> <i>Operator Name:</i>		<b>ФИО инспекторов:</b> <i>Inspector(s) Full Name(s):</i>	<b>Область проверки инспектора:</b> <i>Area of Inspector's Evaluation:</i>
<b>Месторасположение:</b> <i>Location:</i>	<b>Дата:</b> <i>Date:</i>		
<b>Цель проверки:</b> <i>Purpose of the Evaluation:</i>			


№	Раздел / Section	Проверяемый документ / информация / Document / Information	Требование / Requirement	Соответствует / Соответствие / Compliance	Подпись инспектора / Inspector Signature
1	Заявка / Application	Официальное заявление / Official application	Предоставлено официальное заявление в ОГА / Official application submitted to the Civil Aviation Authority (CAA)		
2	Заявка / Application	Категория ICAO ICAO Category	Указана запрашиваемая категория ICAO CAT II или CAT III / Requested ICAO CAT II or CAT III category specified		
3	Воздушные суда / Aircraft	Перечень ВС / Aircraft list	Представлен перечень воздушных судов с регистрационными номерами / Aircraft list with registration numbers provided		
4	Заявка / Application	Дата начала полетов / Planned start date	Указана планируемая дата начала полетов CAT II / CAT III / Planned start date for CAT II / CAT III operations specified		
5	Летная годность / Airworthiness	Сертификационный статус ВС / Aircraft certification status	Представлены сведения о сертификации ВС для ДН менее 60 м (200 ft) или без ДН / Information provided for operations with DH below 60 m (200 ft) or no DH		
6	Летный состав / Flight Crew	Квалификация экипажа / Crew qualification	Представлена информация о квалификации и допуске летного состава / Information on crew qualification and authorization provided		
7	Техническое	Программа	Наличие		

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданского Воздушного Транспорта Республики Беларусь</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	04

	обслуживание / Maintenance	технического обслуживания / Maintenance program	программы/регламента ТО с учетом особенностей CAT II / CAT III / Maintenance program reflecting CAT II / CAT III operational requirements available		
8	Летная эксплуатация / Flight Operations	Программа летного состава / Flight crew program	Наличие программы подготовки, процедур и информации по CAT II / CAT III / Training program, procedures and operational information available		
9	Бортовое оборудование / Aircraft Equipment	Состав оборудования BC / Aircraft equipment configuration	Представлена информация о составе оборудования для выполнения захода на посадку CAT II / CAT III / Information on onboard equipment required for CAT II / CAT III approach operations provided		
10	MEL	Выписки из MEL / MEL extracts	Представлены выписки MEL по оборудованию BC для CAT II / CAT III / MEL extracts related to CAT II / CAT III aircraft equipment provided		

<b>Соответствует</b> <i>Complies</i>	<b>Не соответствует</b> <i>No compliance</i>	<b>Подпись и ФИО инспекторов</b> <i>Inspector's Signature and Full Name</i>	<b>Ознакомлен:</b> Подпись и ФИО руководителя отдела Органа ГА <i>Familiarization by: Signature and Full Name of the Head of the CAA Department</i>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	FOI	FOI
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AWI	AWI

<b>Примечания</b> <i>Remarks</i>
-------------------------------------


 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданского Воздушного Транспорта Российской Федерации</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	3
		Редакция Edition	04

**Приложение 3**  
**Appendix 3**

**Перечень документов для допуска эксплуатанта к выполнению точного захода на посадку по второй и третьей категории ИКАО**  
**List of Documents Required for Operator Authorization to Conduct Precision Approaches under ICAO Category II and III**

<b>Наименование эксплуатанта:</b> <i>Operator Name:</i>		<b>ФИО инспекторов:</b> <i>Inspector(s) Full Name(s):</i>	<b>Область проверки инспектора:</b> <i>Area of Inspector's Evaluation:</i>
<b>Месторасположение:</b> <i>Location:</i>	<b>Дата:</b> <i>Date:</i>		
<b>Цель проверки:</b> <i>Purpose of the Evaluation:</i>			


№	Наименование документа <i>Document Title</i>	Соответствие <i>Compliance</i>	Подпись инспектора <i>Inspector's Signature</i>
<b>Документы в области летной эксплуатации</b> <i>Flight Operations Documentation</i>			
1	<b>ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП / PRE-APPLICATION PHASE</b> Официальная заявка от эксплуатанта (минимум за 60-90 дней)/ Formal application from the operator (min 60-90 days).  Подтверждение сертификации типа ВС (AFM/ПЛЭ) / Confirmation of aircraft type certification (AFM/AOM).	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
2	<b>ОЦЕНКА ДОКУМЕНТАЦИИ (РПП) / DOCUMENTATION EVALUATION (OM)</b> OM-A Политика безопасности и критерии стабилизированного захода / OM-A: Safety policy and stabilized approach criteria. OM-B Процедуры использования автоматики и разделение обязанностей / OM-B: Automation procedures and task sharing. OM-C Перечень аэродромов и процедуры LVP / OM-C: List of aerodromes and LVP procedures. OM-D Утвержденные программы подготовки и проверок / OM-D: Approved training and checking programs. MEL/CDL Соответствие оборудования требованиям CAT II/III / MEL/CDL: Equipment compliance with CAT II/III requirements. Программа ТО включает процедуры для точного захода / Maintenance program includes precision approach procedures.	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
3	<b>ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА / PERSONNEL TRAINING</b>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской авиации Республики Казахстан</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	3
		Редакция Edition	04

	Теоретическая подготовка (записи о прохождении курса) / Ground training (course completion records). Тренажерная подготовка (отработка отказов и RVR) / Simulator training (failures and RVR handling). Квалификационные отметки в свидетельствах пилотов / Qualification entries in pilot licenses.	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>  Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
4	<b>Проверка на тренажере/ отчеты по заходам/ Simulator check / approach reports</b> Проверка на тренажере под наблюдением инспектора / Simulator check under inspector supervision. Информация об автоматических заходах на посадку и посадках (успешных и неуспешных) - 30 автоматических заходов на посадку и посадок по CAT II, CAT III ИКАО для каждого типа ВС и его модификации, если запрашиваемая DH – 15 м (50 фут) или выше; - 100 автоматических заходов на посадку и посадок по CAT III ИКАО для каждого типа ВС и его модификации – если запрашиваемая DH менее 15 м (50 фут). <i>Information on automatic approaches and landings (successful and unsuccessful)</i> <i>30 automatic approaches and landings under ICAO CAT II and CAT III for each aircraft type and its modification, if the requested DH is 15 m (50 ft) or higher;</i> <i>100 automatic approaches and landings under ICAO CAT III for each aircraft type and its modification, if the requested DH is less than 15 m (50 ft).</i>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>  Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
5	<b>Контрольный полет на тренажере и в рейсовых условиях. Check flight on a simulator and in flight conditions.</b>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
6	<b>Внесение изменений в OpsSpecs (эксплуатационные спецификации) / Amendment of OpsSpecs. Направление письма о допуске / Submission of a letter of admission.</b>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	

<b>Примечания</b> <i>Remarks</i>
-------------------------------------

Соответствует <i>Complies</i>	Не соответствует <i>No compliance</i>	Подпись и ФИО инспекторов <i>Inspector's Signature and Full Name</i>	Ознакомлен: Подпись и ФИО руководителя отдела Органа ГА <i>Familiarization by: Signature and Full Name of the Head of the CAA Department</i>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	FOI	FOI
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AWI	AWI


 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданского Воздушного Транспорта Республики</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	3
		Редакция Edition	04

**Приложение 4**  
**Appendix 4**


**Контрольная карта при контроле и надзоре эксплуатанта, допущенного к выполнению полетов по II, III категориям ИКАО**  
**Aspects to Be Verified During Oversight and Surveillance of an Operator Authorized for ICAO Category II and III Operations:**

<b>Наименование эксплуатанта:</b> <i>Operator Name:</i>		<b>ФИО инспекторов:</b> <i>Inspector(s) Full Name(s):</i>	<b>Область проверки инспектора:</b> <i>Area of Inspector's Evaluation:</i>
<b>Месторасположение:</b> <i>Location:</i>	<b>Дата:</b> <i>Date:</i>		
<b>Цель проверки:</b> <i>Purpose of the Evaluation:</i>			

№ п/п	Проверяемые элементы <i>Items to Be Inspected</i>	Соответствие <i>Compliance</i>	Подпись инспектора <i>Inspector's Signature</i>
	Перед началом осуществления операции в CAT II или CAT III: <i>Prior to commencing CAT II or CAT III operations:</i>		
1	Самолеты эксплуатанта были оборудованы соответствующими приборами? <i>Were the Operator's aircraft equipped with the appropriate instruments?</i>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
2	Эксплуатант установил и с целью надзора использует систему регистрации удачных и неудачных автоматических заходов? <i>Has the Operator implemented and used a monitoring system to record successful and unsuccessful automatic approaches?</i>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
3	Эксплуатант представил доказательный материал, в необходимой пропорции количество удачных и неудачных заходов? <i>Has the Operator submitted supporting documentation showing the appropriate ratio of successful to unsuccessful approaches?</i>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
4	Установлено, что экипажи состоят по крайней мере из двух пилотов? <i>Has it been verified that flight crews consist of at least two pilots?</i>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
5	Принято определять уровень (DH) с помощью радиовысотомера? <i>Is the Decision Height (DH) determined using a radio altimeter?</i>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
6	Внес ли эксплуатант в свои руководящие документы соответствующие изменения? <i>Has the Operator made the necessary amendments to its operational documentation?</i>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
7	Эксплуатант осуществляет операции по CAT II или III только на аэродромах, утвержденных государством, на территории которого находится аэродром? <i>Does the Operator conduct CAT II or CAT III operations only at aerodromes approved by the State in which the aerodrome is located?</i>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
8	Убедился ли эксплуатант, что на аэродроме, на котором будут осуществляться операции с ограниченной видимостью, введены и действуют специальные процедуры (LVP)? <i>Has the Operator ensured that Low Visibility Procedures (LVP) are</i>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	


 <p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b></p> <p><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	Приложение Appendix	3
	Редакция Edition	04

	<i>implemented and active at aerodromes where low visibility operations are planned?</i>		
9	<p>Гарантирует ли эксплуатант, что каждый член экипажа перед тем, как приступить к операциям с ограниченной видимостью, прошел необходимое обучение по специальным программам, утвержденным ОГА и получил соответствующую квалификацию?</p> <p><i>Does the Operator ensure that each flight crew member has completed the required training under programs approved by the Civil Aviation Authority (CAA) and has been properly qualified before conducting low visibility operations?</i></p>	<p>Да / Yes <input type="checkbox"/></p> <p>Нет / No <input type="checkbox"/></p> <p>N/A <input type="checkbox"/></p>	
10	<p>Содержат ли все необходимые требования Программы теоретического обучения перед операциями CAT II / III?</p> <p><i>Do the theoretical training programs for CAT II / III operations cover all necessary requirements?</i></p>	<p>Да / Yes <input type="checkbox"/></p> <p>Нет / No <input type="checkbox"/></p> <p>N/A <input type="checkbox"/></p>	
11	<p>Содержит ли все необходимые вопросы Программа практического обучения для операций CAT II / III в полете или на тренажере?</p> <p><i>Does the practical training program for CAT II / III operations include all required scenarios, either in-flight or in a simulator?</i></p>	<p>Да / Yes <input type="checkbox"/></p> <p>Нет / No <input type="checkbox"/></p> <p>N/A <input type="checkbox"/></p>	
12	<p>При отборе к операции по CAT II / III к пилотам необходимы дополнительные требования относительно минимальной практики на типе?</p> <p><i>Are there additional requirements related to minimum experience on type for pilots selected for CAT II / III operations?</i></p>	<p>Да / Yes <input type="checkbox"/></p> <p>Нет / No <input type="checkbox"/></p> <p>N/A <input type="checkbox"/></p>	
13.	<p>Определяется ли квалификация экипажа в зависимости к видам операций и типов самолетов?</p> <p><i>Is crew qualification determined based on the type of operation and aircraft type?</i></p>	<p>Да / Yes <input type="checkbox"/></p> <p>Нет / No <input type="checkbox"/></p> <p>N/A <input type="checkbox"/></p>	
14	<p>Гарантирует ли эксплуатант, что при изменении типа самолета каждый пилот проходит обучение относительно CAT II / III?</p> <p><i>Does the Operator ensure that when transitioning to a new aircraft type, each pilot undergoes CAT II / III-specific training?</i></p>	<p>Да / Yes <input type="checkbox"/></p> <p>Нет / No <input type="checkbox"/></p> <p>N/A <input type="checkbox"/></p>	
15	<p>Входят ли операции с ограниченной видимостью в программы периодического обучения?</p> <p><i>Are low visibility operations included in the recurrent training programs?</i></p>	<p>Да / Yes <input type="checkbox"/></p> <p>Нет / No <input type="checkbox"/></p> <p>N/A <input type="checkbox"/></p>	
16	<p>Проводятся ли обучения и проверки в соответствии с требованиями РПП Часть D?</p> <p><i>Are the trainings and checks conducted in accordance with the requirements of Part D of the Operations Manual?</i></p>	<p>Да / Yes <input type="checkbox"/></p> <p>Нет / No <input type="checkbox"/></p> <p>N/A <input type="checkbox"/></p>	
17	<p>Установил ли эксплуатант процедуры операций взлетов и посадок с ограниченной видимостью?</p> <p><i>Has the Operator established procedures for low visibility take-offs and landings?</i></p>	<p>Да / Yes <input type="checkbox"/></p> <p>Нет / No <input type="checkbox"/></p> <p>N/A <input type="checkbox"/></p>	
18	<p>Внесены ли в РПП Процедуры с ограниченной видимостью и включают ли они действия членов экипажа в каждой фазе захода?</p> <p><i>Are the Low Visibility Procedures included in the Operations Manual and do they clearly outline crew actions for each phase of the approach?</i></p>	<p>Да / Yes <input type="checkbox"/></p> <p>Нет / No <input type="checkbox"/></p> <p>N/A <input type="checkbox"/></p>	
19	<p>Должен ли командир убедиться в удовлетворительном состоянии визуального и не визуального оборудования и действуют ли на аэродроме процедуры при ограниченной видимости (LVP)?</p> <p><i>Is the Pilot-in-Command (PIC) required to confirm the serviceability of visual and non-visual aids and verify that LVP are active at the aerodrome?</i></p>	<p>Да / Yes <input type="checkbox"/></p> <p>Нет / No <input type="checkbox"/></p> <p>N/A <input type="checkbox"/></p>	


 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской авиации Республики Беларусь</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	3
		Редакция Edition	04

20	<p>Определил ли эксплуатант в Перечне минимального оборудования (MEL) какое оборудование необходимо проверить перед началом операций с ограниченной видимостью (LVTO), а также операций по CAT II/III? <i>Has the Operator specified in the Minimum Equipment List (MEL) which systems must be checked prior to conducting LVTO and CAT II/III operations?</i></p>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
21	<p>Обязан ли командир убедиться, что состояние самолета соответствует требованиям, установленным для осуществления таких операций? <i>Is the PIC required to verify that the aircraft status complies with the requirements for such operations?</i></p>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
22	<p>Обязан ли командир перед совершением операции с ограниченной видимостью (LVP) проверить: <i>Before conducting a low visibility operation (LVP), is the PIC required to verify:</i></p>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
1)	<p>наличие на борту ВС РПП с изложением выполнения операций по CATII/CATIII? <i>That the aircraft carries the Operations Manual (OM) containing CAT II / CAT III procedures?</i></p>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
2)	<p>Все оборудование необходимое для операции работает? <i>That all required equipment for the operation is operational?</i></p>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
3)	<p>все члены экипажа имеют соответствующие полномочия? <i>Do all crew members hold the appropriate authorizations?</i></p>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
4)	<p>в аэропорту, на котором должна состояться операция действуют процедуры пониженной видимости (LVP)? <i>Are Low Visibility Procedures (LVP) active at the airport where the operation is to be conducted?</i></p>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
5)	<p>состояние визуального и не визуального оборудования удовлетворительное? <i>Is the condition of visual and non-visual aids satisfactory?</i></p>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
23	<p>После принятия решения о проведении операции с ограниченной видимостью командир провел briefing? <i>After the decision to conduct a low visibility operation was made, did the Captain conduct a briefing?</i></p>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
24	<p>Состоялся ли заход в соответствии с выбранной процедурой? <i>Was the approach conducted in accordance with the selected procedure?</i></p>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
25	<p>Заполнил ли экипаж отчет о выполнении захода? <i>Did the crew complete an approach report following the operation?</i></p>	Да / Yes <input type="checkbox"/> Нет / No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	

**Примечания**  
**Remarks**

 <p><b>ГАГА</b> Государственное агентство Гражданской авиации Казахстанской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b></p> <p><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	3
		Редакция Edition	04

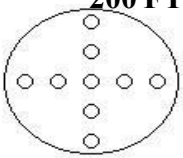
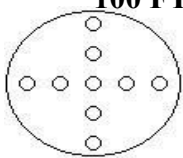
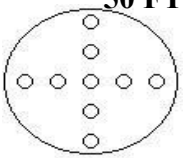
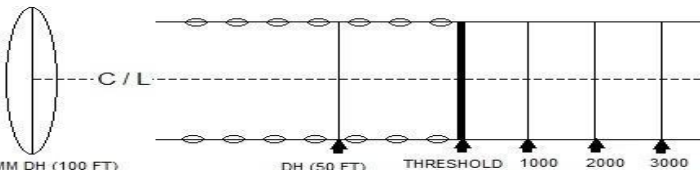
Соответствует <i>Complies</i>	Не соответствует <i>No compliance</i>	Подпись и ФИО инспекторов <i>Inspector's Signature and Full Name</i>	Ознакомлен: Подпись и ФИО руководителя отдела Органа ГА <i>Familiarization by: Signature and Full Name of the Head of the CAA Department</i>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	FOI	FOI
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AWI	AWI


	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	04

**Приложение 5  
Appendix 5**




**ОТЧЕТ ПО ЗАХОДАМ ПО CAT II / IIIA CAT II / IIIA  
APPROACH REPORT**

<b>AIRCRAFT</b>	<b>A/C TYPE</b>	<b>A/C REG.</b>	<b>FLIGHT NO.</b>	<b>DATE</b>	<b>LANDING TIME</b>
<b>CREW MEMBER (Code / Last Name)</b>	<b>CM-1</b>		<b>CM-2</b>		<b>OBSERVER</b>
<b>AIRPORT</b>	<b>ICAO CODE</b>	<b>RUNWAY</b>	<b>CEILING</b>	<b>VISIBILITY</b>	<b>WIND</b>
<b>APPROACH</b>	<b>PRACTICE (SIMULATED) [ ]</b>			<b>ACTUAL [ ]</b>	
<b>AUTOPILOT OPERATION</b>	<b>SEQUENCE OF A/P SELECTION</b>	<b>APPROACH</b>		<b>LANDING</b>	
		CAT II APPROACH [ ]		MANUAL LANDING [ ]	
	1st ____ 2nd ____	CAT IIIA APPROACH [ ]		AUTOLAND [ ]	
<b>FLIGHT DIRECTOR (F/D) OPERATION</b>	<b>COMPATIBLE WITH AUTOPILOTS</b>			<b>YES [ ]</b>	<b>NO [ ]</b>
<b>AUTO OPERATION THROTTLE</b>	<b>UTILIZED</b>			<b>YES [ ]</b>	<b>NO [ ]</b>
<b>SPEED CONTROL AT 100 FT POINT</b>	<b>SATISFACTORY</b>			<b>YES [ ]</b>	<b>NO [ ]</b>
PLEASE, INDICATE G/S & LOC DISPLACEMENT AT 200 FT, 100 FT, AND 50 FT AGL BY USING SYMBOL "X" (1 DOT DISPLACEMENT)	<b>200 FT</b>		<b>100 FT</b>		<b>50 FT</b>
					
<b>PLEASE, INDICATE POSITION OF TOUCHDOWN</b>				<b>ALIGN</b>	<b>SAT [ ] UNSAT [ ]</b>
	<b>FLARE</b>			<b>SAT [ ] UNSAT [ ]</b>	
	<b>RETARD</b>			<b>SAT [ ] UNSAT [ ]</b>	
	<b>ROLLOUT</b>			<b>NOT APPLICABLE</b>	


	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	04

		<b>AUTOLAN</b>	<b>SAT [ ] UNSAT [ ]</b>
		<b>D</b>	<b> </b>
<b>IF ANY ITEM IS UNSATISFACTORY (UNSAT) PLEASE RECORD BELOW AND TECHNICAL LOGBOOK (AFML):</b>			
<b>WAS THE APPROACH SATISFACTORY?</b>		<b>YES [ ]</b>	<b>NO [ ]</b>
<b>IF APPROACH WAS ABORTED, STATE ALTITUDE ABOVE RUNWAY</b>		.....FEET	
<b>REASON FOR FAILURE LEADING TO AN ABORTED APPROACH</b>			
<b>AIRBORNE EQUIPMENT FAULTS</b>		<b>REMARKS: TECHNICAL DEFECTS SHALL BE DUBLICATED ON THE A/C FLIGHT AND MAINTENANCE LOG. COPIES: 1. FLT. OPS 2. MAINTENANCE 3. ON BOARD</b>  <b>COMMANDER'S SIGNATURE.....</b>	
<b>GROUND FACILITY DIFFICULTIES</b>			
<b>MISSED APPROACH BECAUSE OF ATC</b>			
<b>OTHER REASONS</b>			

 <b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданского Воздушного Транспорта Республики	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>  <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	04


**Приложение 6**  
**Appendix 6**

**Контрольная карта оценки полётов по категориям II/III (Cat II/III functional Flight Check/Evaluation)**

Date:	RVR:			 <b>SCAA KR</b> Bishkek, .Alybek-Baatyra, 1 T: +996(312)251619 F: +996(312)251620 E: mail@caa.kg
A/C:	Wind:			
Flight Number:	Flight Director (s) Used &			
Captain:				
Airport:	Both	Left	Right	
Runway:	Auto Pilot (s) Used?			
Vis.	Both	Left	Right	

**Yes                      No**

A/C within +/- knots from target airspeed?		
A/C in trim?		
A/C aligned on RW centerline?		
A/C position headwind & airspeed at decision height OK for autoland?		
A/C stayed within 50% of full-scale deflection of the glideslope or localizer after leaving the outer marker?		
A/C avoided unusual roughness or excessive attitude changes after leaving the middle marker?		
Was airborne equipment normal?		
Was ground equipment normal?		
Was taxiing A/C observing the CAT II / CAT III hold line?		
A/C touchdown in landing zone? If no, indicate touchdown point with an 'X' on depicted runway		
Was A/C on glide slope at 50 ft. AGL? (If no, indicate error with an 'X' and draw in G/S Position on CDI)		

 <b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b> <b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	Приложение Appendix	5
	Редакция Edition	04

Was A/C on localizer at 50 ft. AGL? (If no, indicate error with an 'X' and draw in LOC Position on CDI)		
Auto Land Completed? (If no, disconnect ALT AGL, Reason I.E. Hard landing, ILS critical area instruction etc., make log book entry)		

If no was indicate for any question, please explain:

.....

.....


Flight Crew: Make A/C log entry stating functional Flight Check.....or Evaluation ..... was completed:

Satisfactory.....And Category II/ Category III certified or Unsatisfactory.....

**INSPECTOR'S NAME AND SIGNATURE**

.....


MAINTENANCE: If functional Flight Check, make A/C log entry «Functional Flight Deck complied with per from certified for Category II, III operations», as applicable. Change the placard on the instrument panel to appropriate category. Notify dispatch of the current category status.

 <p>ГАГА Государственное агентство Гражданской авиации Республики Казахстан</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	7
		Редакция Edition	04


**Приложение 7**  
**Appendix 7**

**РПП добавления**  
**OM Amendments**


№.	Subject	C/N	N/A
1.	<b>OM-A, Глава 0.1 – Введение</b> <b>OM-A, Chapter 0.1 – Introduction</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Должны быть указаны операционные ограничения, относящиеся к выполнению взлётов при низкой видимости (LVTO). <b>Минимумы на взлёт должны быть выражены в значениях RVR/видимости.</b></li> <li><i>The operational limitations applicable to Low Visibility Take-Offs (LVTO) shall be specified. Take-off minima shall be expressed in terms of RVR/visibility values.</i></li> </ul>		
2.	<b>OM-A, Глава 2.1 – Оперативный контроль и надзор</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Минимумы на взлёт, устанавливаемые эксплуатантом, должны быть выражены в значениях RVR/видимости, с учётом соответствующих факторов для каждого аэродрома, на котором планируется выполнение LVTO, а также характеристик используемых ВС. В случаях, когда необходимо учитывать избежание препятствий при взлёте и/или возможную вынужденную посадку, должны быть указаны дополнительные условия (например: ограничения по нижней границе облачности).</li> <li><i>The take-off minima established by the operator shall be expressed in terms of RVR/visibility, taking into account the relevant factors for each aerodrome where LVTO are intended to be conducted, as well as the characteristics of the aircraft used.</i></li> <li><i>In cases where obstacle clearance on take-off and/or the possibility of a forced landing must be considered, additional conditions shall be specified (e.g. limitations on cloud base).</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Указанные ограничения должны учитываться как при планировании полёта, так и при его выполнении.</li> <li><i>The specified limitations shall be taken into account both during flight planning and during flight execution.</i></li> </ul>		
3.	<b>OM-A, Глава 5.1 – Требования к квалификации</b> <b>OM-A, Chapter 5.1 – Qualification Requirements</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Должны быть указаны требования к квалификации экипажа (летного состава) для выполнения операций LVTO, для всех командиров и для каждого воздушного судна, задействованного в данных операциях.</li> <li><i>The qualification requirements for flight crew to conduct LVTO operations shall be specified, for all commanders and for each aircraft involved in such operations.</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Также должна быть представлена ссылка на OMD (оперативные методические документы), касающиеся курсов переподготовки, назначения на должность командира воздушного судна, а также программы периодической подготовки командного состава.</li> </ul>		

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное агентство Гражданской авиации Республики Беларусь</small>	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
	<b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b>	Приложение Appendix	7
		Редакция Edition	04


№.	Subject	C/N	N/A										
	<ul style="list-style-type: none"> <li>A reference shall also be provided to the OMD (Operational Methodological Documents) concerning conversion courses, appointment to the position of pilot-in-command, as well as the recurrent training program for command personnel.</li> </ul>												
4.	<b>ОМ-А, Глава 8.1.2 – Критерии использования аэродромов</b> <b>OM-A, Chapter 8.1.2 – Aerodrome Utilisation Criteria</b>												
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Минимумы на взлёт должны быть выражены в значениях RVR/видимости, с учётом соответствующих факторов для каждого аэродрома, на котором планируется выполнение LVTO, а также характеристик воздушных судов.</li> <li>В случаях, когда необходимо учитывать избежание препятствий при взлёте и/или возможную вынужденную посадку, должны быть указаны дополнительные условия (например: ограничения по нижней границе облачности).</li> <li>Take-off minima shall be expressed in terms of RVR/visibility, taking into account the relevant factors for each aerodrome where LVTO are intended to be conducted, as well as the characteristics of the aircraft.</li> <li>In cases where obstacle clearance on take-off and/or the possibility of a forced landing must be considered, additional conditions shall be specified (e.g. limitations on cloud base).</li> </ul>												
5.	<b>ОМ-А, Глава 8.1.2 – Критерии использования аэродромов</b> <b>OM-A, Chapter 8.1.2 – Aerodrome Utilization Criteria</b>												
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Должна быть представлена информация о требованиях к значениям RVR в зависимости от наличия аэродромного оборудования.</li> <li>Information shall be provided on the RVR requirements depending on the availability of aerodrome equipment.</li> </ul> <p>Пример для самолётов: Example for aircraft:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Facilities</th> <th>RVR/visibility <sup>Note 3</sup></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>NIL (day only)</td> <td>500m</td> </tr> <tr> <td>Runway edge lighting and/or centerline marking 250m/300m</td> <td><sup>Notes 1&amp;2</sup></td> </tr> <tr> <td>Runway edge and centerline lighting</td> <td>200m/250m <sup>Note 1</sup></td> </tr> <tr> <td>Runway edge and centerline lighting and multiple RVR info</td> <td>150m/200m <sup>Notes 1&amp;4</sup></td> </tr> </tbody> </table> <p><u>Примечание 1:</u> Более высокие значения применяются для самолётов категории D.  <u>Примечание 2:</u> Для ночных операций требуется наличие как минимум боковой подсветки ВПП и огней торцов ВПП.  <u>Примечание 3:</u> Сообщаемое значение RVR / видимости, относящееся к начальной части разбега при взлёте, может быть заменено визуальной оценкой пилота.  <u>Примечание 4:</u> Требуемое значение RVR должно быть обеспечено на всех соответствующих точках измерения RVR, за исключением, указанным в Примечании 3.  <u>Note 1:</u> Higher values apply to Category D aircraft.  <u>Note 2:</u> For night operations, at least runway edge lighting and runway end lights are required.  <u>Note 3:</u> The reported RVR/visibility value relating to the initial part of the take-off run may be replaced by the pilot's visual assessment.  <u>Note 4:</u> The required RVR value shall be achieved at all relevant RVR reporting points, except as provided in Note 3.</p>	Facilities	RVR/visibility <sup>Note 3</sup>	NIL (day only)	500m	Runway edge lighting and/or centerline marking 250m/300m	<sup>Notes 1&amp;2</sup>	Runway edge and centerline lighting	200m/250m <sup>Note 1</sup>	Runway edge and centerline lighting and multiple RVR info	150m/200m <sup>Notes 1&amp;4</sup>		
Facilities	RVR/visibility <sup>Note 3</sup>												
NIL (day only)	500m												
Runway edge lighting and/or centerline marking 250m/300m	<sup>Notes 1&amp;2</sup>												
Runway edge and centerline lighting	200m/250m <sup>Note 1</sup>												
Runway edge and centerline lighting and multiple RVR info	150m/200m <sup>Notes 1&amp;4</sup>												
6.	<b>ОМ-А, Глава 8.4 – AWO</b> <b>OM-A, Chapter 8.4 – All Weather Operations (AWO)</b>												
	Следующие элементы/политики оператора должны быть описаны:												

 <p>ГАГА Государственное агентство авиации Республики Беларусь</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	7
		Редакция Edition	04


№.	Subject	C/N	N/A
	<p><i>The following operator elements/policies shall be described:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>В случае, если сообщённая видимость ниже необходимой для взлёта, а значения RVR не передаются, взлёт может быть выполнен только в том случае, если командир воздушного судна может определить, что фактическая видимость/RVR вдоль ВПП не менее установленного минимума (визуальная оценка участка разбега).</li> <li><i>If the reported visibility is below the required take-off minima and RVR values are not available, the take-off may only be commenced if the pilot-in-command can determine that the actual visibility/RVR along the runway is not less than the established minimum (visual assessment of the take-off run).</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>В случае, если не сообщается ни видимость, ни RVR, взлёт разрешён только при визуальном подтверждении командиром воздушного судна, что видимость вдоль ВПП соответствует или превышает установленный минимум.</li> <li><i>If neither visibility nor RVR is reported, take-off is permitted only when the pilot-in-command can visually confirm that the visibility along the runway is at or above the established minimum.</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Визуальные ориентиры (референции) должны быть определены.</li> <li><i>Visual references shall be specified.</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Необходимо указать специфические политики авиаперевозчика в отношении LVTO, если таковые имеются.</li> <li><i>Any specific operator policies regarding LVTO, if applicable, shall be specified.</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Должны быть представлены общие и графические описания зон ограниченной видимости / визуального сегмента, наблюдаемых с точки зрения экипажа, для каждого типа ВС.</li> <li><i>General and graphical descriptions of the limited visibility areas/visual segment, as observed from the crew's perspective, shall be provided for each aircraft type.</i></li> </ul>		
7.	<p><b>OM-B, Глава 0 – General</b> <b>OM-B, Chapter 0 – General</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Должны быть указаны необходимые или сертифицированные значения LVTO (например: LVTO RVR 150 м).</li> <li><i>The required or certified LVTO values (e.g. LVTO RVR 150 m) shall be specified.</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>В случае подачи заявки на разрешение выполнения LVTO для самолётов с минимумами более 75 м и менее 125 м (для самолётов категорий А, В или С) или менее 150 м (для категории D), системы HUD (Head-Up Display) или HUDLS (Head-Up Display Landing System) должны быть сертифицированы для взлёта и использоваться при указанных минимумах.</li> <li><i>In the case of an application for approval to conduct LVTO with minima greater than 75 m and less than 125 m (for aircraft in categories A, B or C) or less than 150 m (for category D), HUD (Head-Up Display) or HUDLS (Head-Up Display Landing System) shall be certified for take-off and used at the specified minima.</i></li> </ul>		

 <p>ГАГА Государственное агентство Гражданской авиации Республики Беларусь</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	7
		Редакция Edition	04


№.	Subject	C/N	N/A
8.	<b>ОМ-В, Глава 1 – Лимиты</b> <b>OM-B, Chapter 1 - Limitation</b>		
	Следующие элементы должны быть описаны: <i>The following elements shall be described:</i>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Элементы, касающиеся сертификации воздушного судна;</li> <li>• <i>Elements related to aircraft certification;</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Виды одобренных операций, которые допускается выполнять;</li> <li>• <i>Types of approved operations allowed to be conducted;</i></li> <li>• Ограничения по скорости ветра.</li> <li>• <i>Wind speed limitations.</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ограничения, связанные с мокрой или загрязнённой ВПП;</li> <li>• <i>Limitations related to wet or contaminated runways;</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ограничения, связанные с лётными характеристиками воздушного судна в соответствующей конфигурации;</li> <li>• <i>Limitations related to the aircraft performance in the applicable configuration;</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ограничения, связанные с системами (например: HUDLS должен быть в рабочем состоянии).</li> <li>• <i>Limitations related to systems (e.g. HUDLS must be operational).</i></li> </ul>		
9.	<b>ОМ-В, Глава 2 – Нормальные процедуры</b> <b>OM-B, Chapter 2 – Normal Procedures</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Если процедура LVTO отличается от стандартной процедуры взлёта, необходимо отдельно описать метод и профиль взлёта LVTO;</li> <li>• <i>If the LVTO procedure differs from the standard take-off procedure, the LVTO method and take-off profile shall be described separately;</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Назначенные места членов экипажа должны быть описаны или указаны с ссылкой на главу 8.3 ОМ-А, применительно к операциям LVTO;</li> <li>• <i>The designated crew positions shall be described or referenced to OM-A Chapter 8.3, as applicable to LVTO operations;</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Зона ограниченной видимости должна быть определена в зависимости от типа воздушного судна (например: для Falcon 7X: 8,8 м);</li> <li>• <i>The limited visibility zone shall be defined depending on the aircraft type (e.g., for Falcon 7X: 8.8 m);</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Если при выполнении LVTO используются системы HUD/HUDLS, они должны быть описаны;</li> <li>• <i>If HUD/HUDLS systems are used during LVTO, they shall be described;</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Если использование HUD/HUDLS является опциональным, необходимо описать обе процедуры или, по крайней мере, различия между ними.</li> <li>• <i>If the use of HUD/HUDLS is optional, both procedures or at least the differences between them shall be described.</i></li> </ul>		
10.	<b>ОМ-В, Глава 4 – Лётные характеристики (Performance)</b> <b>OM-B, Chapter 4 – Performance</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• При расчёте характеристик необходимо учитывать конфигурацию, применимую к операциям LVTO;</li> <li>• <i>The calculation of performance shall take into account the configuration applicable to LVTO operations;</i></li> </ul>		

 <p>ГАГА Государственное агентство Гражданской авиации Республики Казахстан</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	7
		Редакция Edition	04


№.	Subject	C/N	N/A
	<ul style="list-style-type: none"> <li>В случае, если вся длина ВПП недоступна (например: на последнем участке ВПП значение RVR ниже минимума), необходимо рассчитать требуемую дистанцию для остановки при прерванном взлёте и сравнить её с доступной дистанцией (ASDA).</li> <li><i>If the full length of the runway is not available (e.g., RVR below the minimum on the final part of the runway), the required stopping distance for a rejected take-off shall be calculated and compared with the available distance (ASDA).</i></li> </ul>		
11.	<p><b>ОМ-В, Глава 8 – MEL (Перечень минимально необходимого оборудования)</b> <b>OM-B, Chapter 8 – MEL (Minimum Equipment List)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>MEL должен содержать все элементы, влияющие на возможность выполнения операций LVTO;</li> <li><i>The MEL shall include all items affecting the capability to conduct LVTO operations;</i></li> <li>Операционные процедуры (O) и технические процедуры (M), применимые к LVTO, должны быть описаны в Главе "LVTO при вылете по MEL".</li> <li><i>The operational procedures (O) and maintenance procedures (M) applicable to LVTO shall be described in the Chapter "LVTO Dispatch under MEL".</i></li> </ul>		
12.	<p><b>ОМ-С, Глава 1 – Эксплуатационные минимумы</b> <b>OM-C, Chapter 1 – Operating Minima</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Маршрутные и аэродромные инструкции должны содержать операционные минимумы для каждого аэродрома вылета и запасного аэродрома при вылете;</li> <li><i>Route and aerodrome instructions shall contain the operating minima for each departure aerodrome and take-off alternate aerodrome;</i></li> <li>В ОМ-С или других документах (например, Jeppesen) должны содержаться информация и пояснения о средствах обеспечения аэродрома и данные о ВПП.</li> <li><i>OM-C or other documents (e.g., Jeppesen) shall contain information and explanations on aerodrome facilities and runway data.</i></li> </ul>		
13.	<p><b>ОМ-D, Глава 2.1.x – Подготовка при переучивании</b> <b>OM-D, Chapter 2.1.x – Conversion Training</b></p> <p>Подготовка к выполнению LVTO (взлётов при низкой видимости) в рамках курса переучивания должна включать как минимум следующие элементы: <i>Training for LVTO (Low Visibility Take-Off) within the conversion course shall include at least the following elements:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Для условий LVTO с RVR от 150 м до менее 400 м: (Предыдущий опыт пилотов может учитываться при определении сложности подготовки.)</li> <li><i>For LVTO conditions with RVR from 150 m to less than 400 m: (The previous experience of pilots may be taken into account when determining the complexity of the training.)</i></li> <li>Теоретическая подготовка (на земле): <i>Theoretical training (ground):</i></li> <li>Характеристики визуальных средств обеспечения полёта; <i>Characteristics of visual aids;</i></li> </ul>		

 <p>ГАГА Государственное агентство Гражданской Авиации и Воздушного Транспорта</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	7
		Редакция Edition	04

№.	Subject	C/N	N/A
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Характеристики тумана;</li> <li><i>Characteristics of visual aids;</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Возможности и ограничения HUD (индикатора на лобовом стекле), включая символику и характеристики EVS (системы улучшенного видения), если применяется;</li> <li><i>Capabilities and limitations of the Head-Up Display (HUD), including symbology and characteristics of the Enhanced Vision System (EVS), if applicable;</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Воздействие осадков, обледенения, сдвига ветра и турбулентности;</li> <li><i>Effects of precipitation, icing, wind shear, and turbulence;</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Воздействие типичных отказов, связанных с конкретным типом ВС;</li> <li><i>Effects of typical failures associated with the specific aircraft type;</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Использование и ограничения систем оценки RVR;</li> <li><i>Use and limitations of RVR assessment systems;</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Принципы избежания препятствий;</li> <li><i>Principles of obstacle clearance;</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Методы распознавания отказов наземного оборудования и необходимые действия в подобных ситуациях;</li> <li><i>Methods of recognizing ground equipment failures and the required actions in such situations;</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Процедуры и меры предосторожности при выполнении операций при RVR &lt; 400 м;</li> <li><i>Procedures and precautions for operations with RVR &lt; 400 m;</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Требования к квалификации пилотов для получения допуска к выполнению LVTO;</li> <li><i>Pilot qualification requirements for obtaining LVTO authorization;</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Важность правильного положения в кресле и направления взгляда.</li> <li><i>Importance of correct seating position and eye reference.</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Подготовка на тренажёре (только для самолётов):</li> <li>✓ <i>✓ Simulator Training (aircraft only):</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Эксплуатант должен обеспечить, чтобы каждый пилот прошёл подготовку, необходимую для выполнения своих задач, и был обучен взаимодействию с другими членами экипажа;</li> <li><i>The operator shall ensure that each pilot has completed the training necessary to perform assigned tasks and has been trained in coordination with other crew members;</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Подготовка должна быть Главаена на этапы, охватывающие как штатные условия эксплуатации при различных погодных условиях, так и детальные сценарии отказов воздушного судна или оборудования, влияющих на выполнение автоматических посадок (AWO);</li> <li><i>Training shall be divided into phases covering both normal operating conditions under various weather situations and detailed failure scenarios of aircraft systems or equipment affecting automatic landings (AWO);</i></li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Проведение проверок функционирования систем, как в полёте, так и на земле;</li> </ul>		

 <p>ГАГА Государственное агентство Гражданского Воздушного Транспорта Республики Беларусь</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	7
		Редакция Edition	04

№.	Subject	C/N	N/A
	<ul style="list-style-type: none"> <li>System function checks shall be conducted both in flight and on the ground;</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Анализ влияния состояния наземных средств на установленные эксплуатационные минимумы.</li> <li>Analysis of the impact of ground equipment status on established operating minima;</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Необходимые действия в случае отказа систем или одного из двигателей, как при продолжении взлёта, так и при его прерывании;</li> <li>Required actions in the event of system failures or engine failure, both in case of take-off continuation and take-off rejection;</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Влияние известных неисправностей оборудования, а также использование MEL (перечня минимально необходимого оборудования);</li> <li>The impact of known equipment malfunctions, including the use of the Minimum Equipment List (MEL);</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Операционные ограничения, вытекающие из сертификации лётной годности;</li> <li>Operational limitations arising from airworthiness certification;</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Процедуры LVTO, применимые в случае недееспособности члена экипажа.</li> <li>LVTO procedures applicable in case of crew member incapacitation.</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Для условий LVTO с RVR от 75 м до менее 150 м:</li> <li>For LVTO conditions with RVR from 75 m to less than 150 m:</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Подготовка на тренажёре (только для самолётов):</li> <li>Simulator Training (aircraft only):</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Выполнение нормального взлёта при минимальном допустимом значении RVR;</li> <li>Conduct of a normal take-off at the minimum authorized RVR;</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Выполнение взлёта при минимально разрешённом RVR, с отказом двигателя между V1 и V2;</li> <li>Conduct of a take-off at the minimum authorized RVR with an engine failure between V1 and V2;</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Выполнение взлёта при минимально разрешённом RVR, с отказом двигателя до достижения V1.</li> <li>Conduct of a take-off at the minimum authorized RVR with an engine failure prior to reaching V1.</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>В OM-D должна быть представлена логическая структура различных этапов подготовки, включая:</li> <li>OM-D shall include the logical structure of the different phases of training, including:</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Теоретическую подготовку (на земле);</li> <li>Theoretical (ground) training;</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Подготовку на тренажёре, завершающуюся проведением OPC (проверки квалификации), включающим процедуры LVTO.</li> <li>Simulator training, concluding with an Operator Proficiency Check (OPC) including LVTO procedures.</li> </ul>		
14.	<p><b>OM-D, Глава 2.1.x – Повторная подготовка (recurent)</b> <b>OM-D, Chapter 2.1.x – Recurrent Training</b></p>		

 <p>ГАГА Государственное агентство Гражданской Авиации и Воздушного Транспорта</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР в части касающиеся допуска к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) CAT II, III</b></p> <p><b>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the KR Regarding the authorization for conducting Instrument Approach Operations (Type B) under CAT I and III</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-17
		Приложение Appendix	7
		Редакция Edition	04

№.	Subject	C/N	N/A
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Оператор обязан обеспечить, чтобы помимо стандартной повторной подготовки (рекаррентной подготовки) и в рамках ОРС, проводилась оценка знаний и навыков пилота, связанных с выполнением процедур LVTO, на которые у него имеется допуск.</li> <li><i>The operator shall ensure that, in addition to standard recurrent training and within the framework of the OPC, an assessment is conducted of the pilot's knowledge and skills related to the LVTO procedures for which he/she is authorized.</i></li> </ul>		