

**Приказ Минтранса РФ от 22 ноября 2010 г. N 263**  
**"О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. N 128"**

В соответствии со статьями 67, 68, 69, 71, 74, 79, пунктом 2 статьи 87, пунктами 1 и 2 статьи 114 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. 1), ст. 29, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, ст. 6244, ст. 6245; 2008, N 29 (ч. 1), ст. 3418, N 30 (ч. 2), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17, N 29, ст. 3616) и в целях реализации стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации при подготовке и выполнении полетов в гражданской авиации Российской Федерации приказываю:

внести в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. N 128 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный N 14645) с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2009 г. N 242 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный N 16191), изменения согласно [приложению](#) к настоящему приказу.

Министр

И.Е. Левитин

Зарегистрировано в Минюсте РФ 20 декабря 2010 г.  
Регистрационный N 19244

**Приложение**  
**к приказу Минтранса РФ**  
**от 22 ноября 2010 г. N 263**

**Изменения**

**в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. N 128 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный N 14645)**

В Федеральных авиационных правилах:

1) пункты 3.21, 3.23, 3.25, 3.27, 3.28, 3.30, 3.58, 3.62, 5.29.1, 5.29.2, 7.33 и 9.6 исключить;

2) пункт 2.6 после слов "связи с ним" дополнить словами "по возможности";

3) пункт 2.7.1 дополнить абзацем в следующей редакции:

"При подготовке к полету КВС или в случае осуществления коммерческих воздушных перевозок эксплуатант обеспечивает предоставление экипажу воздушного судна аэронавигационной и метеорологической информации";

4) в пункте 2.7.2:

абзац первый изложить в следующей редакции:

"КВС разрешается выбирать для взлета и посадки на самолете площадку, о которой отсутствует аэронавигационная информация, в случае, если она осмотрена с

- земли или подобрана с воздуха и признана КВС удовлетворяющей требованиям РЛЭ";  
абзац третий после слов "выбирать для" дополнить словами "взлета и";
- 5) абзац двенадцатый пункта 2.8 изложить в следующей редакции:  
"В качестве указанной информации используются сведения, получаемые из источников, которые КВС посчитает достоверными";
- 6) абзац третий пункта 2.12 изложить в следующей редакции:  
"предполагаемые отклонения от маршрута, а так же задержки, связанные с воздушным движением";
- 7) пункт 2.18.1 изложить в следующей редакции:  
"2.18.1. На всех воздушных судах, кроме аэростатов:  
а) кресло или спальное место для каждого лица старше 2 лет;  
б) поясной привязной ремень на кресле для каждого члена экипажа и пассажира, а также удерживающие ремни на каждом спальном месте;  
в) запасные электрические предохранители соответствующих номиналов, если они установлены на воздушном судне и предназначены для замены в полете";
- 8) абзац первый пункта 2.18.2 изложить в следующей редакции:  
"2.18.2. На самолетах и вертолетах, выполняющих полеты по ПВП днем";
- 9) в пункте 2.18.8:  
подпункт "о" изложить в следующей редакции:  
"о) как минимум одна посадочная фара";  
в подпункте "п" исключить слово "пилотажных", слово "большое" заменить словом "важное";
- 10) в пункте 2.18.9:  
подпункт "б" изложить в следующей редакции:  
"б) как минимум одна посадочная фара";
- 11) пункт 2.18.14 дополнить абзацем в следующей редакции:  
"При возможности использования приемоответчика в нескольких режимах приемоответчик устанавливается в режим, обеспечивающий взаимодействие с бортовыми системами предупреждения столкновений (режим "RBS")";
- 12) в пункте 2.18.15 слова "воздушному судну" исключить;
- 13) в пункте 2.19.2:  
абзац первый изложить в следующей редакции:  
"Разрешается производить взлет с приборами и оборудованием, находящимися в нерабочем состоянии, без наличия утвержденного MEL на вертолете, самолете с поршневым(ми) двигателем(ями), планере или аэростатическом летательном аппарате, для которого производителем воздушного судна не был разработан основной перечень минимального исправного оборудования (далее - MMEL), или легком воздушном судне с поршневым(ми) двигателем(ями), планере или аэростатическом летательном аппарате, для которого производителем разработан MMEL, если при этом соблюдаются следующие условия";  
подпункт "а" исключить;
- 14) в абзаце одиннадцатом пункта 2.20 слова "приложениям 7 и 15" заменить словами "приложению N 7";
- 15) в пункте 2.22 и 2.23 исключить слова "указанный в пункте 2.20 настоящих Правил";
- 16) в пункте 2.28 слово "осуществляемое" заменить словом "осуществляется", слова "свидетельство о техническом обслуживании" заменить словами "свидетельство о выполнении технического обслуживания";
- 17) в пункте 3.1:  
слова "от 22 сентября 1999 г. N 1084" заменить словами "от 11 марта 2010 г.

N 138";

сноску "1" изложить в следующей редакции:

"Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 14, ст. 1649";

18) в пункте 3.3:

в абзаце втором слова "после закрытия входной двери" заменить словами "при закрытых входных дверях";

абзац пятый после слов "указаний органа" дополнить словом "ОВД";

в абзаце одиннадцатом слово "принимать" заменить словом "принимает";

19) абзац первый в пункте 3.4 изложить в следующей редакции:

"Члены кабинного экипажа воздушного судна или, если они не предусмотрены в составе экипажа, один из членов летного экипажа, информируют лиц на борту о расположении и использовании";

20) пункт 3.7 изложить в следующей редакции:

"3.7. Экипажу воздушного судна при перевозке пассажиров и/или груза запрещается имитировать аварийную обстановку или отказы в работе систем, оборудования и приборов. Имитация аварийной обстановки и отказов (неисправностей) допускается исключительно при выполнении учебно-тренировочного полета в соответствии с планом полета";

21) пункт 3.13:

после слов "захода на посадку" дополнить словами "ухода на второй круг", слова "следить за радиообменом" заменить словами "прослушивать радиообмен";

дополнить абзацем вторым в следующей редакции:

"При выполнении руления, взлета, захода на посадку, ухода на второй круг и посадки не допускается требовать от членов летного экипажа выполнения действий, не связанных с непосредственным управлением воздушным судном";

22) пункт 3.19 изложить в следующей редакции:

"3.19. При выполнении полетов на шкалах давления барометрических высотомеров устанавливаются:

стандартное атмосферное давление (далее - QNE) - 760 мм рт.ст.;

давление аэродрома (далее - QFE);

давление аэродрома, приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (далее - QNH аэродрома);

минимальное из приведенных к среднему уровню моря по стандартной атмосфере давлений в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД) (далее - QNH района).

Давление аэродрома, передаваемое экипажу воздушного судна, может относиться либо к уровню контрольной точки аэродрома, либо к уровню рабочего порога ВПП";

23) пункт 3.20 изложить в следующей редакции:

"3.20. Перед взлетом с контролируемого аэродрома на шкалах давлений барометрических высотомеров устанавливается QFE или QNH аэродрома и проверяются показания всех высотомеров путем сравнения с отметкой "0" на высотомере при установке QFE или превышением места взлета при установке QNH аэродрома";

24) пункт 3.22 изложить в следующей редакции:

"3.22. После взлета с контролируемого аэродрома перевод шкал давления барометрических высотомеров с QFE или QNH аэродрома членом летного экипажа воздушного судна, установленным РЛЭ, производится:

на стандартное атмосферное давление (QNE) - при пресечении высоты перехода;

на QNH района - по указанию органа ОВД.

Перед заходом на посадку на контролируемый аэродром перевод шкал давления барометрических высотомеров на QFE или QNH аэродрома членом летного экипажа воздушного судна, установленным РЛЭ, производится:

со стандартного атмосферного давления - при пересечении эшелона перехода; с QNH района - по указанию органа ОВД.

Полеты воздушных судов в слое между высотой перехода и эшелонном переходе в режиме горизонтального полета запрещаются";

25) пункт 3.24 изложить в следующей редакции:

"3.24. На аэродроме, не являющимся контролируемым (далее - неконтролируемый аэродром), взлет производится по QNH аэродрома, а посадка - по QNH аэродрома или района. При отсутствии информации о QNH перед взлетом высотомер устанавливается на превышение аэродрома над уровнем моря";

26) пункт 3.26 изложить в следующей редакции:

"3.26. При выполнении полета воздушного судна за пределами района аэродрома перевод шкал давления барометрических высотомеров членом летного экипажа воздушного судна, установленным РЛЭ, производится:

при пересечении высоты перехода района в наборе высоты - с давления QNH района на стандартное атмосферное давление (QNE);

при пересечении эшелона перехода района в снижении - со стандартного атмосферного давления (QNE) на давление QNH района";

27) в пункте 3.29 слово "атмосферном" исключить, после слова "давлении" дополнить словами "на аэродроме (QFE)";

28) подпункт "б" пункта 3.31 изложить в следующей редакции:

"б) в местах, не указанных в подпункте "а", на расстоянии менее 150 м от людей, транспортных средств или строений";

29) абзац второй пункта 3.34.3 исключить;

30) пункт 3.41 изложить в следующей редакции:

"3.41. Запрос члена летного экипажа на запуск двигателя воздушного судна на контролируемом аэродроме или запуск двигателя на неконтролируемом аэродроме, произведенные с целью выполнения полета, свидетельствуют о принятии решения КВС о начале полета";

31) абзац пятый пункта 3.44 после слов "тормозной системы" дополнить словами "в соответствии с РЛЭ";

32) пункт 3.49 изложить в следующей редакции:

"При наличии нескольких опубликованных схем выхода орган ОВД заблаговременно информирует экипаж воздушного судна о схеме выхода и первоначально заданной высоте, если она не установлена в аэронавигационной информации.

До занятия ВПП экипаж сообщает органу ОВД о необходимом времени для подготовки к взлету на ВПП, если взлет не может быть произведен без задержки на ВПП";

33) пункт 3.50 изложить в следующей редакции:

"3.50. Перед взлетом:

летный экипаж воздушного судна проверяет установку высотомеров в соответствии с положениями пункта 3.20 настоящих Правил;

КВС убеждается в готовности воздушного судна и членов экипажа воздушного судна к взлету;

КВС убеждается в отсутствии наблюдаемых препятствий впереди на ВПП и по траектории взлета;

КВС убеждается в соответствии фактической погоды минимуму для взлета и состояния ВПП ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна с учетом фактической погоды;

КВС убеждается в отсутствии по траектории полета зон опасных метеорологических явлений;

на контролируемом аэродроме КВС получает разрешение на взлет от органа ОВД.

Не допускается выполнение взлета при наличии информации о сильном дожде и метеорологической видимости менее 600 м без использования бортового радиолокатора и системы заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

При наличии информации о видимости в трех частях ВГШ видимость на ВПП (далее - RVR) оценивается КВС визуально в начале разбега, а в средней точке и в конце ВГШ - по информации, сообщенной органом ОВД или АТИС";

34) пункт 3.57 изложить в следующей редакции:

"3.57. При отказе двигателя или при появлении других неисправностей, угрожающих безопасности полета, если не достигнута скорость принятия решения на продолжение взлета, взлет должен быть немедленно прекращен. В случае прекращения взлета по причине отказа или неисправности воздушного судна запрещается повторный взлет до выяснения и устранения причин, вызвавших прекращение взлета.

Если прекращение взлета не связано с отказом или неисправностью воздушного судна, решение о выполнении повторного взлета может быть принято КВС, после проведения работ, если они предусмотрены в эксплуатационной документации воздушного судна";

35) пункт 3.60 изложить в следующей редакции:

"Набор высоты с курсом взлета производится до высоты, не менее установленной схемой вылета или РЛЭ";

36) в пункте 3.72 слова "под управлением" заменить словами "на обслуживании";

37) в пункте 3.74 слова "эксплуатационных минимумов" заменить словами "эксплуатационного минимума для посадки";

38) пункт 3.76 после слова "погоды" дополнить словами "на аэродроме назначения";

39) пункт 3.79 изложить в следующей редакции:

"3.79. Вход воздушного судна в район контролируемого аэродрома производится по схеме опубликованной аэронавигационной информации или по указаниям органа ОВД.

При наличии нескольких опубликованных схем захода орган ОВД заблаговременно информирует экипаж воздушного судна о схеме захода, по которой следует выполнять полет";

40) абзацы первый-пятый пункта 3.83 изложить в следующей редакции:

"3.83. В целях организации ускоренного и эффективного потока заходящих на посадку воздушных судов, оказания летным экипажам содействия по обходу районов с неблагоприятными метеорологическими условиями и регулирования интервалов между воздушными судами орган ОВД может производить векторение, а также задавать режимы поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного воздушного судна пределах.

Векторение обеспечивается посредством указания пилоту конкретных курсов, позволяющих экипажам воздушных судов выдерживать необходимую линию пути.

Если воздушное судно начинает наводиться с отклонением от ранее заданного маршрута, пилоту сообщается органом ОВД о целях такого наведения и не даются

указания на снижение ниже высоты, обеспечивающей предписанный запас высоты над препятствиями, в том числе с учетом влияния низких температур.

Векторение воздушного судна прекращается органом ОВД после возобновления пилотом самостоятельного самолетовождения на основании выданного диспетчером ОВД указания, содержащего информацию о местонахождении воздушного судна, точке выхода на заданный маршрут, магнитном путевом угле и расстоянии до нее.

При заходе на посадку по приборам начатое векторение продолжается до выхода воздушного судна на конечный этап захода на посадку по приборам или до начала визуального захода на посадку по разрешению органа ОВД";

41) пункт 3.86 изложить в следующей редакции:

"3.86. Перед заходом на посадку экипаж воздушного судна обязан проверить правильность установки давления на шкалах давлений барометрических высотомеров и сравнить показания всех высотомеров";

42) пункт 3.87 изложить в следующей редакции:

"3.87. Визуальный заход на посадку на контролируемом аэродроме выполняется по разрешению органа ОВД после доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами";

43) пункт 3.88 изложить в следующей редакции:

"3.88. При полетах на неконтролируемый аэродром или на контролируемый аэродром, на котором временно не производится управление воздушным движением в районе аэродрома и (или) на площади маневрирования аэродрома, перед заходом на посадку КВС обязан:

выполнить осмотр ВПП с воздуха и оценку ее состояния и пригодности;

передать сведения о месте и магнитном курсе посадки на частоте связи органа ОВД, в районе ответственности которого он находится.

После приземления, при наличии связи с органом ОВД, сообщить ему о посадке";

44) пункт 3.89 изложить в следующей редакции:

"3.89. Если значение сообщенной метеорологической видимости или контрольной RVR ниже эксплуатационного минимума для посадки, заход на посадку по НПП не продолжается ниже установленной в документах аэронавигационной информации высоты начала конечного этапа захода на посадку.

Если после пролета этой высоты получено значение метеорологической видимости или RVR ниже эксплуатационного минимума для посадки, заход на посадку может продолжаться до DA/H или MDA/H. В этом случае, при условии, что до достижения DA/H или MDA/H, КВС установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами, КВС имеет право произвести снижение ниже DA/H или MDA/H и выполнить посадку.

Заход на посадку и посадка по приборам по категории II и III не разрешается, если не предоставляется информация о RVR.

Контрольная RVR определяется по сообщенным значениям RVR в одной или нескольких точках наблюдения за RVR (точка приземления, средняя точка и дальний конец ВПП), используемые в целях определения соблюдения установленных эксплуатационных минимумов. В случае, если используется информация о RVR в разных точках, контрольная RVR представляет собой RVR в точке приземления, при этом RVR в средней точке и в дальнем конце ВПП не менее RVR установленного минимума для взлета.

Запрещается выполнение посадки при наличии информации о сильном дожде и метеорологической видимости менее 600 м без использования бортового радиолокатора и системы заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

В любом случае КВС прекращает заход на посадку на любом аэродроме, если, по его мнению, не обеспечивается безопасность посадки.

При отсутствии визуального наблюдения пилотом менее одного наземного ориентира в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и тенденции его изменения по отношению к заданной траектории полета, продолжение захода на посадку ниже DA/H или MDA/H является нарушением минимума для посадки.

Указанными ориентирами являются:

при заходе на посадку с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land") - любые ориентиры, относительно которых представляется возможным определять положение воздушного судна относительно ВПП. Снижение ниже высоты MDA/H, установленной для визуального маневрирования (маневра "circle-to-land"), допускается только при наличии визуального контакта с порогом ВПП или светосигнальными средствами захода на посадку, связанными с ВПП;

при заходе на посадку в условиях не ниже категории I - система огней приближения или ее часть, порог ВПП и его маркировка, входные огни ВПП, огни обозначения порога ВПП, система визуальной индикации глиссады, зона приземления, ее маркировка, огни зоны приземления, посадочные огни ВПП;

при заходе на посадку по категории II или по категории IIIa - участок системы огней приближения, состоящий, по крайней мере, из трех последовательных осевых огней системы огней приближения, огни зоны приземления и осевые огни ВПП, посадочные огни ВПП;

при заходе на посадку по категории IIIb при наличии высоты принятия решения - по крайней мере, один огонь линии осевых огней ВПП;

при заходе на посадку по категории IIIb без высоты принятия решения или по категории III с визуальный контакт до касания ВПП не требуется";

45) пункт 3.90 изложить в следующей редакции:

"3.90. КВС обязан прекратить снижение и выполнить прерванный заход на посадку (уйти на второй круг), если:

впереди по траектории полета наблюдаются опасные метеорологические явления;

наблюдаются скопления птиц, представляющие угрозу безопасности посадки;

для выдерживания градиента снижения на глиссаде снижения требуется увеличение режима работы двигателей более номинального, если иное не предусмотрено РЛЭ;

до установления необходимого визуального контакта с наземными ориентирами сработала сигнализация высоты принятия решения и (или) опасного сближения с землей;

получена информация, свидетельствующая о несоответствии состояния ВПП ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна с учетом фактической погоды;

заход на посадку при осуществлении коммерческой воздушной перевозки не стабилизирован по требованиям, установленным в РПП при достижении высоты 300 м над уровнем аэродрома при полете в приборных метеорологических условиях или при достижении высоты 150 м над уровнем аэродрома при полете в визуальных метеорологических условиях, если иное не установлено РЛЭ;

до достижения DA/H при заходе по схеме точного захода на посадку или при заходе на посадку с вертикальным наведением не установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами;

при заходе по схеме неточного захода на посадку в приборных

метеорологических условиях до достижения точки прерванного захода (ухода на второй круг) не установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами;

положение воздушного судна в пространстве или параметры его движения относительно ВПП не обеспечивают безопасность посадки;

потерян необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами при снижении ниже DA/H или MDA/H;

в воздушном пространстве или на летной полосе появились препятствия, угрожающие безопасности полета;

расчет на посадку не обеспечивает безопасность ее выполнения.

При отсутствии разрешения на посадку на контролируемый аэродром при достижении высоты 60 м над аэродромом, но не ниже DA/H или MDA/H выполняется прерванный заход (уход на второй круг)";

46) в пункте 3.98 исключить слова "по земле";

47) пункт 3.108 после слова "вертикально" дополнить словами "над людьми";

48) в пункте 3.112 исключить слова "и в сумерках";

49) пункт 3.116 изложить в следующей редакции:

"3.116. К полетам в особых условиях относятся:

полеты при неблагоприятных атмосферных условиях; полеты в горной местности:

при безопасной высоте полета 3000 м и более,

на малых и предельно малых высотах,

полеты по ПВП над безориентирной местностью, если основным средством навигационной ориентировки является визуальная ориентировка;

полеты по ПВП в полярных районах, над пустынями и джунглями;

полеты по ПВП над водным пространством;

полеты по ПВП в условиях сложной орнитологической обстановки.

Правила полетов в особых условиях, действия экипажа при сложных и аварийных ситуациях устанавливаются Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51, настоящими Правилами и РЛЭ";

50) пункт 3.117 изложить в следующей редакции:

"3.117. Экипаж, как только станет возможным, передает сигналы бедствия в следующих аварийных ситуациях:

пожар на воздушном судне;

отказ двигателя (двигателей), приводящий к невозможности продолжения полета на высоте не ниже безопасной;

захват воздушного судна;

угроза взрыва на борту воздушного судна;

вынужденная посадка вне аэродрома на воздушном судне, не предназначенном для выполнения посадок вне аэродрома, или посадка вне аэродрома, не предусмотренная настоящими Правилами;

экстренное снижение;

нарушение прочности воздушного судна;

полная потеря устойчивости и/или управляемости воздушного судна;

потеря ориентировки.

Экипаж, как только станет возможным, информирует орган ОВД при необходимости с применением сигнала срочности о следующих сложных ситуациях:



отказ двигателя (двигателей), не приводящий к невозможности продолжения полета на высоте не ниже безопасной;

потеря радиосвязи при полете в контролируемом воздушном пространстве;

попадание воздушного судна в зону опасных для полета метеорологических явлений;

выполнение посадки воздушного судна в условиях ниже минимума для посадки в случаях, не позволяющих продолжать полет до другого аэродрома;

ухудшение устойчивости и/или управляемости воздушного судна;

внезапное ухудшение состояния здоровья лица на борту воздушного судна, требующее медицинской помощи, которая не может быть оказана на борту воздушного судна;

отказы систем воздушного судна, приводящие к невозможности выполнения полета до аэродрома назначения";

51) пункт 3.118 изложить в следующей редакции:

"3.118. К неблагоприятным атмосферным условиям относятся:

грозовая деятельность;

сильные осадки;

повышенная электрическая активность атмосферы;

обледенение;

турбулентность;

сдвиг ветра;

облака вулканического пепла;

пыльные и песчаные бури.

Полеты при неблагоприятных атмосферных условиях выполняются в соответствии с требованиями, установленными Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51, настоящими Правилами, РПП и РЛЭ.

К опасным для полета метеорологическим явлениям и условиям относятся указанные в РЛЭ метеорологические явления и условия, полеты в которых запрещаются";

52) в пункте 3.124 исключить слово "частного";

53) в пункте 4.16:

подпункт "а" изложить в следующей редакции:

"а) запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в плане полета в тех случаях, когда метеорологические условия на аэродроме вылета соответствуют эксплуатационному минимуму аэродрома для посадки, который может быть применен, или ниже их, или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам";

подпункт "в" изложить в следующей редакции:

"в) имеющаяся информация об аэродроме, который должен быть выбран в качестве запасного аэродрома при взлете, указывает на то, что метеорологические условия на нем будут к расчетному времени прилета отвечать соответствующему для этого полета эксплуатационному минимуму этого аэродрома для посадки или превышать его";

54) в пункте 4.27 исключить слово "-инспектором";

55) абзац двадцать девятый подпункта "а" пункта 5.12 изложить в следующей редакции:

"указания по выполнению заходов по схемам точного и неточного заходов на

посадку по приборам;

56) пункт 5.17 изложить в следующей редакции:

"5.17. Эксплуатант устанавливает эксплуатационные минимумы каждого используемого аэродрома на основании методов, изложенных в РПП.

При установлении эксплуатационного минимума аэродрома для конкретного взлета или конкретной посадки, с учетом типа захода на посадку, учитываются:

- а) тип воздушного судна;
- б) ограничения, предусмотренные пунктом 5.18 настоящих Правил;
- в) размеры и особенности ВПП;
- г) состав и характеристики наземных средств обеспечения захода на посадку;
- д) состав оборудования воздушного судна, применяемого в целях определения положения воздушного судна относительно заданной траектории, полета и ее выдерживания в процессе захода на посадку и ухода на второй круг;
- е) препятствия в зонах захода на посадку и ухода на второй круг и высота пролета препятствий (OCA/H);
- ж) средства, используемые для определения метеорологических условий и способы передачи метеорологической информации;
- з) препятствия в зонах набора высоты при взлете и необходимый запас высоты над препятствиями.

Эксплуатант предоставляет летным экипажам информацию о применяемых самых низших эксплуатационных минимумах с учетом разрешения на выполнение полетов по категории II и/или III при полностью исправном бортовом оборудовании и полном составе имеющихся наземных средств обеспечения захода на посадку и о порядке корректировки минимумов в сторону повышения в случаях:

- а) ухудшения работы или отказа бортовых и наземных систем;
- б) отсутствия допусков членов летного экипажа на выполнение полетов в условиях самых низших минимумов.

Установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы аэродрома не могут быть ниже минимумов, которые установлены для аэродрома государством, в котором он расположен, за исключением тех случаев, когда на это получено согласие уполномоченного органа данного государства.

Инструктивный материал по установлению эксплуатационных минимумов аэродрома содержится в документе ИКАО "Руководство по всепогодным полетам" (Doc 9365 AN/910 ИКАО);

57) пункт 5.18 изложить в следующей редакции:

"5.18. При допуске пилотов и экипажей к полетам с применением самых низших эксплуатационных минимумов для посадки применяются следующие ограничения:

- а) КВС, впервые допущенный к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях категории I в качестве КВС, выполняет заходы на посадку и посадки при видимости (видимости на ВПП), превышающей самый низший эксплуатационный минимум аэродрома для посадки (не ниже I категории) не менее чем на 200 метров и при нижней границе облаков (вертикальной видимости), превышающей DH или MDH не менее чем на 20 м, а при использовании режима автоматического приземления - при видимости на ВПП, превышающей эксплуатационный минимум аэродрома для посадки не менее чем на 200 метров, но не менее 550 метров, и при нижней границе облаков не ниже 60 м.

Ограничение снимается в порядке, установленном в РПП, после выполнения не менее 40 полетов (из них не менее 10 ночью) и налета не менее 200 часов в качестве КВС;

- б) к полетам в условиях ниже категории I на вновь освоенном типе воздушного

судна второй пилот может быть допущен после выполнения на нем не менее 40 полетов (20 полетов, если пилот имел допуск к полетам в условиях ниже категории I на предыдущих типах воздушного судна);

в) к полетам в условиях ниже категории I КВС может быть допущен после выполнения не менее 40 полетов с правом выполнения полетов по минимуму категории I без дополнительных ограничений в качестве КВС на вновь освоенном типе воздушного судна (20 полетов, если пилот имел допуск к полетам в условиях ниже категории I в качестве КВС на предыдущих типах воздушного судна);

г) КВС, впервые допущенный к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях ниже категории I в качестве КВС, выполняет заходы на посадку и посадки по категории II при видимости на ВПП не менее 450 м, а по категории III - при видимости на ВПП не менее 300 м.

Ограничение снимается в порядке, установленном в РПП, после выполнения не менее 40 полетов и налета не менее 200 часов после допуска к полетам в условиях ниже категории I в качестве КВС;

д) КВС, имевший допуск к полетам в условиях категории II в качестве КВС на каком-либо типе воздушного судна и впервые допущенный к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях категории III в качестве КВС, выполняет заходы на посадку и посадки по категории III при видимости на ВПП не менее 300 м.

Ограничение снимается в порядке, установленном в РПП, после выполнения не менее 20 полетов и налета не менее 100 часов после допуска к полетам в условиях категории III в качестве КВС;

е) к выполнению полетов в условиях ниже категории I допускаются летные экипажи, все члены которого допущены к выполнению таких полетов";

58) пункт 5.19 изложить в следующей редакции:

"5.19. Не допускается устанавливать эксплуатационные минимумы аэродрома для посадки при видимости менее 800 м, если не предоставляется информация о RVR";

59) пункт 5.23 после абзаца второго дополнить абзацем в следующей редакции:

"Отдых членов летного экипажа на рабочем месте применяется по решению КВС, если предусмотрено РПП эксплуатанта. Не допускается в целях учета соблюдения нормативов полетного времени учитывать время отдыха на рабочем месте как время отдыха";

60) в пункте 5.27 слова "установленным эксплуатационным минимумам аэродрома или ниже их" заменить словами "эксплуатационному минимуму для посадки или ниже его";

61) в пункте 5.28:

в подпункте "а" слова "двух часов полета" заменить словами "установленному эксплуатантом времени, но не более двух часов полета", слова "с пороговым временем" исключить;

абзац второй подпункта "б" изложить в следующей редакции:

"Запасной аэродром для взлета выбирается при соответствии фактической погоды или прогноза погоды на нем эксплуатационному минимуму аэродрома для посадки, который может быть применен, в течение периода времени, начинающегося за 1 час до и заканчивающегося через 1 час после расчетного времени прибытия с учетом ограничений в случае отказа одного двигателя";

62) пункт 5.29 изложить в следующей редакции:

"5.29. Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями, за исключением случаев, указанных в пункте 5.47 настоящих Правил, выполняются по маршруту, любая точка которого располагается от пригодного для посадки аэродрома

не далее расстояния, соответствующего времени полета с одним отказавшим двигателем в стандартной атмосфере в штиль 60 минут для воздушного судна с двумя двигателями или 180 минут с тремя и более двигателями.

В качестве пригодного для посадки может использоваться аэродром, на котором посадочные характеристики воздушного судна позволяют выполнить безопасную посадку и на котором имеются светотехническое оборудование, средства связи, метеорологическое и аварийно-спасательное обеспечение, навигационные средства, а также хотя бы одна схема захода на посадку по приборам";

63) пункт 5.30 изложить в следующей редакции:

"5.30. Для самолетов при полете по ППП выбирается и указывается в планах полета, по крайней мере, один запасной аэродром пункта назначения, уход на который возможен с высоты принятия решения аэродрома назначения или с заранее запланированной точки на маршруте (рубежа ухода), за исключением тех случаев: когда продолжительность полета не превышает 6 часов, аэродром назначения имеет две ВПП, пригодные для посадки воздушного судна, и получена информация о фактической погоде и прогнозе погоды, дающая основание для уверенности в том, что в течение периода времени, начинающегося за 1 час до и заканчивающегося через 1 час после расчетного времени прибытия, видимость будет не менее 5000 м, а нижняя граница облаков (вертикальная видимость) будет не ниже 600 м и превышать MDH для захода на посадку с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land") не менее чем на 150 м, а в случае, если такая высота не опубликована, то не ниже безопасной высоты в районе аэродрома (в секторе захода на посадку).

В качестве запасного аэродрома пункта назначения может использоваться аэродром пункта назначения при наличии двух непересекающихся ВПП";

64) пункт 5.31 изложить в следующей редакции:

"5.31. При расчетной продолжительности полета с рубежа ухода до аэродрома назначения более 2 часов информация о фактической погоде и прогнозе погоды на аэродроме назначения должна указывать на то, что в течение периода времени, начинающегося за 2 часа до и заканчивающегося через 2 часа после расчетного времени прибытия, нижняя граница облаков (вертикальная видимость) и видимость будут соответствовать требованиям подпункта "б" пункта 5.38 настоящих Правил, но не ниже 200 м и не менее 2500 м соответственно";

65) пункт 5.33 изложить в следующей редакции:

"5.33. Имеющаяся информация по вертодрому, выбираемому в качестве запасного вертодрома при взлете, определяет условия в расчетное время его использования, которые должны быть не ниже эксплуатационного минимума вертодрома для посадки, который может быть применен";

66) пункт 5.38 изложить в следующей редакции:

"5.38. За исключением случаев, указанных в пункте 5.39 настоящих Правил, запрещается начинать полет по ППП до тех пор, пока КВС не будет получена информация, указывающая на то, что:

а) условия на аэродроме намеченной посадки к расчетному времени прилета будут соответствовать эксплуатационным минимумам аэродрома или превышать их;

б) условия на запасном аэродроме пункта назначения, если таковой требуется, к расчетному времени прилета будут соответствовать при планируемом заходе на посадку:

по категории II и/или III (а, б или с) - нижняя граница облаков (вертикальная видимость) не ниже 60 м, видимость (видимость на ВПП) должна быть не менее эксплуатационного минимума аэродрома для посадки при категории I;

по радиомаячным системам инструментального захода воздушных судов на

посадку - кроме категории II и/или III нижняя граница облаков (вертикальная видимость) не ниже MDH для захода по схеме неточного захода на посадку, видимость (видимость на ВПП) должна быть не менее эксплуатационного минимума для посадки при выполнении захода по схеме неточного захода на посадку;

при заходе по схеме неточного захода на посадку - нижняя граница облаков (вертикальная видимость) должна превышать MDH для захода по схеме неточного захода на посадку не менее чем на 50 м, видимость (видимость на ВПП) должна превышать эксплуатационный минимум для посадки при выполнении захода по схеме неточного захода на посадку не менее чем на 500 м;

с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land") - нижняя граница облаков (вертикальная видимость) должна превышать MDH для захода на посадку с применением визуального маневрирования не менее чем на 100 м, видимость (видимость на ВПП) должна превышать эксплуатационный минимум для захода на посадку с применением визуального маневрирования не менее чем на 1000 м.

При выборе запасных аэродромов используются эксплуатационные минимумы аэродрома для посадки, применимые на конкретной ВПП с учетом направления и скорости ветра.

В качестве указанной информации используются сведения из источников, которые эксплуатант считает достоверными";

67) пункт 5.39 изложить в следующей редакции:

"5.39. Разрешается начинать полет по ППП при отсутствии информации о метеорологических условиях аэродрома назначения или при наличии информации, свидетельствующей о погоде ниже минимума для посадки к расчетному времени прибытия, при наличии двух запасных аэродромов пункта назначения с метеорологическими условиями, соответствующими требованиям подпункта "б" пункта 5.38 настоящих Правил, или одного запасного аэродрома, на котором видимость будет не менее 5000 м, а нижняя граница облаков (вертикальная видимость) будет не ниже 450 м и превышать MDH для захода на посадку с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land") не менее чем на 150 м, а в случае, если такая высота не опубликована, то не ниже безопасной высоты в районе аэродрома (в секторе захода на посадку)";

68) в пункте 5.41:

подпункт "б" после слов "двух часов" дополнить словами "(одного часа при прогнозируемых метеоусловиях на аэродроме назначения, превышающих требования подпункта "б" пункта 5.38 настоящих Правил на 50 м по нижней границе облаков (вертикальной видимости) и на 500 м по дальности видимости)";

подпункт "в" исключить;

69) пункт 5.44 изложить в следующей редакции:

"5.44. Разрешается изменение в полете плана полета в целях изменения маршрута или следования на другой аэродром при условии, что начиная с места, где было произведено изменение маршрута полета, могут быть соблюдены требования настоящих Правил в отношении количества топлива и масла на борту воздушного судна";

70) в пункте 5.47:

абзац первый изложить в следующей редакции:

"5.47. Эксплуатанты самолетов максимальной взлетной массой более 50000 кг с двумя газотурбинными двигателями на маршрутах, включающих в себя участки, содержащие точки маршрута, расстояние от которых до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее 60 минутам полета на

крейсерской скорости с одним неработающим двигателем при стандартных атмосферных условиях в штиль, выполняют следующие правила (ETOPS)";

подпункт "в" изложить в следующей редакции:

"в) любой полет с применением правил ETOPS не начинается до тех пор, пока для участков маршрута, любая точка которых располагается далее расстояния, соответствующего 60 минутам полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем при стандартных атмосферных условиях в штиль, не будут определены и указаны в рабочем плане полета пригодные для посадки аэродромы, на которых в течение возможного периода прибытия по последней имеющейся информации прогнозируются:

направление и скорость ветра, включая порывы, не превышающие установленные эксплуатационные ограничения;

нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость, соответствующие требованиям в зависимости от возможного использования навигационных средств захода на посадку:

хотя бы одно навигационное средство, которое обеспечивает заход на посадку по категории III: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) не ниже 60 м и видимость не менее 800 м (включая временные изменения);

хотя бы одно навигационное средство, которое обеспечивает заход на посадку по категории II: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) не ниже 90 м и видимость не менее 1100 м (включая временные изменения);

не менее двух независимых навигационных средств, обеспечивающих заход на посадку на непересекающиеся пригодные для посадки ВПП, ни одно из которых не обеспечивает заход на посадку по категории II и/или III: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость превышают наименьший эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 60 м и не менее чем на 800 м соответственно (включая временные изменения);

одно навигационное средство захода на посадку, которое не обеспечивает заход на посадку по категории II и/или III: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость превышают эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 120 м и не менее чем на 1600 м соответственно (включая временные изменения)";

71) в пункте 5.57 номер пункта "5.58" заменить номером пункта "5.59";

72) пункт 5.58 изложить в следующей редакции:

"5.58. Полеты самолетов с тремя или более двигателями по участкам маршрута, где расстояние от любой точки маршрута до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее 120 минутам времени полета с одним отказавшим двигателем в стандартной атмосфере в штиль, выполняются при способности самолета в случае отказа любых двух двигателей продолжать полет до пригодного для посадки аэродрома и совершить посадку на нем";

73) в подпункте "б" пункта 5.60 исключить слово "вертолет";

74) абзац шестой пункта 5.68 после слов "случаях полета" дополнить словами "разработанная эксплуатантом";

75) в пункте 5.71.1 слова "основного перечня минимального исправного оборудования (далее - MMEL)" заменить словом "MMEL";

76) пункт 5.71.5 изложить в следующей редакции:

"5.71.5. При выходе из строя нескольких указанных в MEL компонентов оборудования, эксплуатация воздушных судов допускается после установления в соответствии с процедурами, установленными эксплуатантом в РПП, отсутствия взаимосвязей между неработающими компонентами, приводящих к снижению уровня

безопасности ниже допустимого предела или к чрезмерному увеличению нагрузки на летный экипаж";

77) в пункте 5.71.10 исключить слова "и на этапе";

78) пункт 5.78 изложить в следующей редакции:

"Самолеты с газотурбинными двигателями, у которых максимальная взлетная масса свыше 5700 кг или на борту которых разрешена перевозка более 19 человек, оборудуются бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС)";

79) пункт 5.79 дополнить абзацем первым в следующей редакции:

"Использование бортовых регистраторов полетных параметров (самописцев) полетных данных с записью на фотопленку запрещено";

80) в пункте 5.84:

в абзаце первом исключить слово "всех";

подпункт "г" изложить в следующей редакции:

"г) включает подготовку в целях приобретения знаний и навыков, касающихся схем визуальных полетов и полетов по приборам в предполагаемом районе выполнения полетов, ограничений человеческих возможностей ("человеческого фактора"), включая знания об опасности их проявления при выполнении полетов, о предотвращении ситуаций, приводящих к выходу за ограничения человеческих возможностей, о предотвращении ошибок и их исправлении, перевозки опасных грузов воздушными судами";

абзац третий подпункта "е" после слов "аварийной эвакуации" дополнить словами "на суше";

в абзаце четвертом подпункта "е" слово "три" заменить словом "два";

после абзаца четвертого подпункта "е" дополнить абзацем в следующей редакции:

"тренировку раз в два года процедур аварийной эвакуации на воде";

абзац пятнадцатый подпункта "е" изложить в следующей редакции:

"ежегодную теоретическую подготовку к выполнению полетов КВС с правого пилотского сидения, включая сдачу экзамена, тренировку на летном тренажере или на воздушном судне, включая проверку КВС, если выполнение таких полетов предусмотрено в РПП";

81) абзац второй пункта 5.88 исключить;

82) подпункты "а" пунктов 5.90 и 5.91 после слов "или его модификации" дополнить словом "или";

83) пункт 5.92 изложить в следующей редакции:

"5.92. Эксплуатант не назначает пилота в качестве КВС для выполнения полета по маршруту или участку маршрута, к которому этот пилот в настоящее время не подготовлен, до тех пор, пока не будут соблюдены требования пунктов 5.92.1 и 5.92.2 настоящих Правил";

84) пункт 5.92.1 изложить в следующей редакции:

"5.92.1. Эксплуатант должен удостовериться в том, что каждый пилот и штурман в достаточной мере знает:

намеченный маршрут и аэродромы, которые могут быть использованы для взлета и посадки, включая:

особенности рельефа местности и минимальные безопасные высоты на маршруте;

сезонные метеорологические условия;

правила ведения связи при обслуживании воздушного движения;

правила обслуживания воздушного движения;

возможные способы получения метеорологической информации;

правила поиска и спасания;  
применение навигационных средств для осуществления навигации по маршруту;  
правила выполнения полетов над территориями населенных пунктов и местами скопления людей;  
особенности выполнения полетов в зонах с высокой интенсивности воздушного движения;  
рельеф местности и расположение препятствий в районе аэродромов;  
светотехническое оборудование аэродромов;  
применение навигационных средств при выполнении схем прибытия, вылета и захода на посадку по приборам;  
правила полетов в зонах ожидания;  
применяемые эксплуатационные минимумы.

Эксплуатант разрабатывает процедуры подготовки пилота и штурмана к полетам по намеченным маршрутам и на аэродромах, которые могут быть использованы для взлета и посадки, и контроля знаний, в зависимости от их сложности";

85) в пункте 5.92.2:

абзац первый изложить в следующей редакции:

"5.92.2. КВС выполняет заход на посадку на каждый аэродром посадки по маршруту в присутствии в кабине пилота, подготовленного для выполнения посадки на данном аэродроме, за исключением одного из следующих случаев";

дополнить подпунктом "г" в следующей редакции:

"г) аэродром запланированной посадки является смежным с аэродромом, на который КВС в настоящее время имеет право производить посадку";

86) в пункте 5.99:

в абзаце первом после слов "свидетельство и" исключить слово "ежегодно";

дополнить абзацем в следующей редакции:

"Члены кабинного экипажа раз в два года проходят тренировку процедур аварийной эвакуации на воде и ежегодно - на суше";

87) пункт 5.102 изложить в следующей редакции:

"5.102. На всех самолетах, где устанавливается дверь кабины летного экипажа воздушного судна, дверь находится в закрытом и запертом положении с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением случаев покидания рабочего места, предусмотренных пунктом 3.10 настоящих Правил";

88) в заголовках пунктов 8.10 и 8.10.1 исключить слово "Авиационное";

89) дополнить пунктом 8.11.1 в следующей редакции:

"8.11.1. Главный оператор аэропорта организует предоставление экипажам воздушных судов аэронавигационной и метеорологической информации при подготовке к полету (далее - брифинг).

Брифинг аэропорта производится по запросам эксплуатантов или КВС и включает в себя:

ведение документов аэронавигационной информации;

обеспечение хранения, приема и выдачи документов аэронавигационной информации экипажам воздушных судов;

учет, контроль издания и достоверности информации, которая доводится посредством NOTAM;

получение, обработка и хранение аэронавигационной информации по районам полетной информации (районам ОВД) и гражданским аэродромам на территории Российской Федерации;

предоставление экипажу воздушного судна аэронавигационной информации по



аэродромам вылета, назначения, запасным и районам полетной информации (районам ОВД), через которые пролегает маршрут полета;

взаимодействие с метеорологической службой (метеорологическими подразделениями аэропорта);

прием у экипажа воздушного судна или представителя эксплуатанта плана полета и передача его по каналам связи органу ЕС ОрВД;

рассылка специальных сообщений, связанных с выполнением полета;

согласование переноса времени вылета, задержек рейсов и других оперативных вопросов и передача соответствующей информации службам аэропорта";

90) пункт 8.13 изложить в следующей редакции:

"8.13. Организация работ на контролируемом аэродроме, время начала и окончания работ по подготовке аэродрома к полетам воздушных судов, определяется главным оператором аэропорта и в письменной форме согласовывается с органом ОВД.

Главный оператор аэропорта определяет техническую готовность аэродрома к полетам и оперативно информирует орган ОВД о состоянии аэродрома с последующей записью переданной информации в журнал, в котором руководитель полетов ставит свою подпись об ознакомлении с представленной информацией.

Орган ОВД контролируемого аэродрома обеспечивает оперативное доведение до экипажей воздушных судов информации о состоянии аэродрома";

91) пункт 9.1:

после слова "спасание" дополнить словами "предоставляемые на всех этапах полета воздушных судов";

сноску "1" исключить;

92) абзацы четвертый-седьмой пункта 9.17.3 изложить в следующей редакции:

"для воздушных судов с максимальной взлетной массой 7 000 кг и менее, следующих за воздушными судами с максимальной взлетной массой более 7 000 кг, - не менее трех минут;

для воздушных судов с максимальной взлетной массой более 7 000 кг, следующих за воздушными судами с максимальной взлетной массой 136000 кг и более, - не менее двух минут;

во всех остальных случаях - не менее одной минуты.

При взлете воздушных судов с максимальной взлетной массой менее 136 000 кг со средней части ВПП или параллельных ВПП, расстояние между осями которых менее 1 000 м, за воздушными судами с максимальной взлетной массой 136 000 кг и более, взлетающими от ее начала, минимальный временной интервал устанавливается три минуты";

93) в приложении:

в подпункте "б" слова "от 22 сентября 1999 г. N 1084" заменить словами "от 11 марта 2010 г. N 138";

в подпункте "г":

в абзацах втором, двадцать седьмом - тридцать втором, шестьдесят шестом, семьдесят первом и семьдесят четвертом слова "точный заход" в соответствующем числе и падеже заменить словами "заход по схеме точного захода" в соответствующем числе и падеже;

после абзаца пятнадцатого дополнить абзацами в следующей редакции:

"**визуальный заход на посадку** - заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не выполнена и заход выполняется при наличии визуального контакта с наземными ориентирами;

**визуальное маневрирование (маневр "circle-to-land")** - продолжение

процедуры захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение разворотов в пределах зоны визуального маневрирования для вывода воздушного судна в посадочное положение относительно ВПП, расположение которой по отношению к траектории конечного этапа захода на посадку по приборам не позволяет выполнить посадку с прямой";

абзац двадцать пятый изложить в следующей редакции:

**"зона визуального маневрирования** - зона, в пределах которой следует учитывать запас высоты над препятствием для воздушных судов, выполняющих заход на посадку с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land");

в абзаце двадцать девятом число "350" заменить числом "300";

в абзацах тридцатом и тридцать первом число "200" заменить числом "175";

абзац сорок первый изложить в следующей редакции:

**"минимальная абсолютная высота снижения (MDA) или минимальная относительная высота снижения (MDH)** - установленная абсолютная или относительная высота при заходе по схеме неточного захода на посадку или при заходе на посадку с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land"), снижение ниже которой запрещается в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами для продолжения захода на посадку. MDA отсчитывается от среднего уровня моря, а MDH - от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 м ниже превышения аэродрома. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму "минимальная абсолютная (относительная) высота снижения" (MDA/H);

в абзаце шестьдесят девятом слова "эксплуатационный минимум" заменить словами "эксплуатационные минимумы";

в абзаце семьдесят третьем слова "неточных заходов" заменить словами "заходов по схеме неточного захода".