



БУЙРУК
ПРИКАЗ

2024-ж. 26-январь 57

Бишкек ш.
г.Бишкек

“Аба транспортунун эксплуатантынын (АТЭ) учууларын жана учуу диспетчерлеринин иштерин оперативдүү башкаруу системасын уюштуруу боюнча Нускаманы” бекитүү жөнүндө

Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарынын иш аракеттерин тастыктамалоочу жана байкоочу иш-чаралардын аткарылышын көзөмөлдөө, ошондой эле Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин 16.02.2023-ж. №130-буйругу менен бекитилген “Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатантынын тастыктамасын берүү боюнча Колдонмосунун” 4 жана 5-тиркемелеринин 3-бөлүмүнүн 14-пунктундагы талаптарга ылайык, **буйрук кылам:**

1. “Аба транспортунун эксплуатантынын (АТЭ) учууларын жана учуу диспетчерлеринин иштерин оперативдүү башкаруу системасын уюштуруу боюнча Нускамасы” бекитилсин;

2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин Кыргыз Республикасынын аба транспортун эксплуатанттарынын иш аракеттерин тастыктамалоо жана туруктуу көзөмөлдөө иш аракеттерине тартылган инспекторлордун курамы бул буйрукту тажырыйбалык иш аракеттерде жана аткарууда жетекчиликке алсын.

3. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин учуу эксплуатациялоо бөлүмүнүн башкы инспектору А.А.Байышбаев төмөндөгүлөрдү камсыздасын:

- бул Нускаманы Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин сайтына жүктөсүн;

- бул буйрукту Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин инспекторлук курамына жана Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатанттарына маалымат катары жеткирилсин;

4. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин 02.08.2023-ж. №614 “Учуу

диспетчерлеринин иштерин уюштуруу боюнча Нускамасы жөнүндөгү” буйругу күчүн жоготту деп табылсын.

5. Бул буйруктун аткарылышын көзөмөлдөө Кыргыз Республикасынын Министрлер кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин Учуулардын коопсуздугу жана авиациялык коопсуздук боюнча мамлекеттик инспекция башкармалыгынын начальнигинин милдетин убактылуу аткаруучу Н.К.Алимовго жүктөлсүн.

**Директордун милдетин
убактылуу аткаруучу**



Д.К. Бостонов



Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров
Кыргызской Республики

Инструкция по организации работы Полетных диспетчеров

УТВЕРЖДЕНО

Приказом № 51 от 26.01 2024г.

Государственного агентства гражданской авиации
при кабинете Министров Кыргызской Республики



**ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ
СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ),
И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ**



Оглавление

1. Общие положения.....	4
1.1. Нормативная база.....	4
1.2. Важное замечание.....	4
1.3. Применимость.....	4
2. Перечень стандартов системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного транспорта.....	5
2.1. Организация ответственности и разделения обязанностей (при необходимости) эксплуатанта за осуществление оперативного управления полетами.....	5
2.2. Система управления и контроля.....	6
2.3. Обеспечение полетов.....	9
2.4. Стандарты относительно летно-технических характеристик ВС и планирования загрузки, полетов в условиях обледенения.....	10
2.5. Учет возможных условий обледенения.....	11
2.6. Стандарты относительно условий полета.....	11
2.7. Выбор альтернативных маршрутов и запасных аэродромов.....	12
2.8. Минимальные высоты полета и характеристики на маршруте.....	15
2.9. Планирование запаса топлива и масла.....	15
2.10. Планирование кислорода.....	16
2.11. Процедуры отслеживания полета.....	17
2.12. Порядок действий в случае авиационных событий.....	17
2.13. Действующие нормативные требования относительно квалификации и подготовки полетных диспетчеров.....	17



1. Общие положения

Инструкция по организации работы Полетных диспетчеров разработана с целью обеспечения стандартами и инструктивным материалом авиационных инспекторов уполномоченной организации в сфере гражданской авиации (ГАГА КР) и операторов при проведении сертификационных и надзорных мероприятий.

1.1. Нормативная база

Пункт 4.2.1.3 Приложения 6 ИКАО - Эксплуатация воздушных судов, Часть I - Международные коммерческие воздушные перевозки - Самолеты - требует, чтобы эксплуатанты продемонстрировали адекватную организацию, методы контроля и надзора за полетами, программу подготовки и техническое обслуживание, соответствующие характеру и масштабам указанных операций. Обычно для руководства полетами и обеспечения тесной связи между воздушными судами в полете и наземными службами, а также между экипажем воздушного судна и наземным персоналом эксплуатанта привлекается полетный диспетчер.

Кроме того, в главе 10 Приложения 6 ИКАО "Эксплуатация воздушных судов", часть I - "Международные коммерческие воздушные перевозки - Самолеты", и в других руководствах и инструкциях прописаны стандарты и рекомендуемая практика для эксплуатантов, касающиеся полетных диспетчеров.

1.2. Важное замечание



Для целей настоящего документа принимается следующее:

Определения – **Система оперативного управления полетами, и**

Система обеспечения полетов,

считаются равнозначными.

Термин – **Система оперативного управления полетов** является предпочтительным, в силу семантического соответствия смысловой нагрузки.

1.3. Применимость

В данном документе представлены приемлемые способы соблюдения, требования, обязанности и технические инструкции по внедрению системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного транспорта (ЭВТ), и организации работы полетных диспетчеров в деятельность владельцев АОС.

Настоящая инструкция рассматривает требования к оперативному управлению полетами, выполняемыми воздушными судами, и применима к эксплуатанту, осуществляющему такие полеты, независимо от того, выполняются ли функции оперативного контроля эксплуатантом или выполняются для эксплуатанта внешней организацией (аутсорсинг). Конкретные положения настоящего раздела применимы к Эксплуатанту в зависимости от используемой операционной системы, способа делегирования полномочий Эксплуатантом, а также ответственности, функций, обязанностей или задач, возложенных на задействованный персонал.

Стандарты, изложенные в настоящей инструкции применимы только к тем воздушным судам, которые относятся к типу, разрешенному в Сертификате эксплуатанта (АОС), и используются в коммерческих пассажирских и/или грузовых операциях.



2. Перечень стандартов системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного транспорта.

2.1. Организация ответственности и разделения обязанностей (при необходимости) эксплуатанта за осуществление оперативного управления полетами.

Оперативный контроль определяется как осуществление полномочий по инициированию, продолжению, отклонению от маршрута или прекращению полета в интересах безопасности воздушного судна и его пассажиров. Оператор может делегировать полномочия по оперативному управлению конкретным рейсом квалифицированным лицам, но, как правило, сохраняет за собой общие полномочия по управлению всей операцией. Эксплуатант может также возложить ответственность за выполнение конкретных функций оперативного контроля, обязанностей или задач, связанных с выполнением каждого полета, на идентифицируемых, квалифицированных и знающих лиц, но по-прежнему несет ответственность за выполнение полетов. Эксплуатант несет полную и окончательную ответственность за осуществлением оперативного управления полетами.

Для практического осуществления оперативного контроля за выполнением полетов эксплуатант обычно делегирует полномочия на начало, продолжение, перенаправление или прекращение каждого полета квалифицированным лицам. Такое делегирование осуществляется в сочетании с общей системой оперативного контроля эксплуатанта следующим образом:

- Системы с разделенной ответственностью, в которых полномочия по оперативному управлению распределяются между командиром воздушного судна (КВС) и сотрудником по обеспечению полетами/диспетчером полетов.

- Системы с неразделенной ответственностью, в которых полномочия по оперативному контролю делегируются только КВС.

В то время как оператор сохраняет полную ответственность (и подотчетность) за все полеты, ответственность за практическое оперативное управление каждым полетом обычно возлагается на квалифицированных специалистов. Как и при делегировании полномочий, распределение ответственности, связанной с оперативным управлением каждым полетом, происходит в сочетании с системой оперативного контроля следующим образом:

- Системы с разделенной ответственностью, в которых ответственность за оперативный контроль за каждым полетом распределяется между КВС и сотрудником по обеспечению полетами/диспетчером полетов. В любой из совместно используемых систем, КВС, сотруднику по обеспечению полетов/полетному диспетчеру, в зависимости от обстоятельств, может помогать другой квалифицированный персонал, на которого возложена индивидуальная ответственность (оператором) за выполнение конкретных функций оперативного контроля, обязанностей или задач. Однако такой персонал, как правило, не разделяет ответственность за оперативный контроль с КВС, сотрудником по обеспечению полетов/полетным диспетчером полетов, в зависимости от обстоятельств.

Системы с неразделенной ответственностью, в которых КВС несет единоличную ответственность за все обязанности, функции или задачи, касающиеся оперативного контроля каждым полетом, и может выполнять такие обязанности без посторонней помощи или при содействии квалифицированного персонала, на которого возложена индивидуальная ответственность (оператором) за выполнение конкретных функций, обязанностей или задач оперативного контроля.

Эксплуатант может делегировать полномочия по оперативному управлению конкретным рейсом квалифицированным лицам или организациям, не входящим в



структурный штат и состав эксплуатанта, но **должен сохранять за собой общие полномочия** по планированию, проведению и контролю за всеми операциями по оперативному управлению полетами. Данная функция возлагается на обязательное должностное лицо эксплуатанта – полетного диспетчера, обладающего соответствующим действующим свидетельством авиационного персонала КР, соответствующей квалификацией и опытом.

Любые лица и организации, которым делегированы полномочия принимать конкретные **решения**, касающиеся оперативного контроля, также будут нести ответственность (и подотчетны) за эти **решения**.

Кроме того, лица, и организации, на которых возложена ответственность за выполнение конкретных **функций, обязанностей или задач** оперативного управления, связанных с проведением каждого полета, также несут ответственность (и подотчетны) за надлежащее выполнение этих **функций, обязанностей или задач**.

Во всех случаях полномочия и ответственность персонала ответственного за оперативное управление полетами должны быть четко определены и документированы эксплуатантом в контролируемой документации эксплуатанта и доведены до сведения всей организации.

В том случае, когда эксплуатант возлагает ответственность за функции, обязанности или задачи, связанные с оперативным управлением полетами, на сотрудников или внешних поставщиков услуг, такой эксплуатант должен обеспечить соответствие того, что:

- Обучение и квалификация такого персонала или внешнего поставщика услуг соответствуют всем международным авиационным нормативным требованиям и требованиям эксплуатанта;
- Персонал или внешний поставщик услуг добросовестно и правильно (квалифицированно) выполняет свои обязанности;
- При выполнении услуг по оперативному управлению полетами, данные услуги соответствуют положениям Руководства по производству полетов эксплуатанта;
- Поддерживаются эффективные средства надзора для мониторинга действий персонала внешнего поставщика услуг с целью обеспечения соблюдения указаний и политики эксплуатанта, а также нормативных требований.

Вышеприведенное соответствие достигается при осуществлении мероприятий по контролю качества, в соответствии с Программой гарантии качества эксплуатанта (планирование и исполнение соответствующих мероприятий – аудиторских и инспекционных проверок, а также работе по выявленным несоответствиям (при их наличии)).

2.2. Система управления и контроля.

2.2.1. Эксплуатант устанавливает и документирует:

- организационную структуру (систему управления деятельностью), включающую основные функции структурных подразделений, порядок их взаимодействия при осуществлении производственной деятельности, подчинённость, систему отчётности;
- процедуры доведения до персонала принятых управленческих решений;
- полномочия и ответственность руководящего персонала;
- контактную информацию руководящего персонала всех структурных подразделений, имеющих отношение к безопасности полётов;
- порядок контроля функционирования системы управления деятельностью, включая



- порядок учёта и хранения информации о результатах контроля;
- порядок организации взаимодействия со сторонними организациями, осуществляющими обеспечение полётов, включая требования к проведению аудита таких организаций со стороны эксплуатанта
- 2.2.2. В случае использования Полетных диспетчеров в системе оперативного управления Эксплуатант возлагает на такой персонал ответственность за:
- a) Оказание помощи КВС в подготовке к полету и предоставление необходимой информации;
 - b) Оказание помощи КВС в подготовке эксплуатационных планов и планов полетов ОВД;
 - c) При необходимости подписание эксплуатационного плана полета и плана полета ОВД;
 - d) Подача плана полета ОВД в соответствующий орган ОВД;
 - e) Предоставление КВС соответствующей информации, необходимой для безопасного проведения полета;
 - f) Если Эксплуатант отслеживает положение воздушного судна, уведомляет соответствующий орган ОВД, когда местоположение воздушного судна не может быть определено с помощью средств слежения за воздушным судном, а попытки установить связь безуспешны;
 - g) В случае возникновения чрезвычайной ситуации инициировать соответствующие процедуры.
- 2.2.3. Эксплуатант осуществляет в соответствии с требованиями авиационных правил прием на работу специалистов, включая лиц из числа авиационного персонала, организацию подготовки и контроль их квалификации.
- 2.2.4. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы весь авиационный персонал, обеспечивающий и выполняющий полеты, был проинструктирован относительно своих обязанностей и функций.
- 2.2.5. Обладателям предусмотренных АПКР-1 свидетельств запрещается выполнять функции, предоставляемые свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, находясь под воздействием любого психоактивного вещества.
- 2.2.6. Эксплуатант осуществляет анализ информации по безопасности полетов в целях выявления факторов опасности для эксплуатации воздушных судов, и предоставляет результаты анализа руководителям подразделений эксплуатанта для предотвращения авиационных происшествий.
Эксплуатант обеспечивает исполнение процедур рассмотрения руководящим персоналом проблем, выявленных в ходе анализа информации по безопасности полетов, и информирование о результатах рассмотрения всего заинтересованного персонала.
- 2.2.7. У Эксплуатанта должен быть процесс, который необходимо использовать в случае возникновения чрезвычайной ситуации, которая ставит под угрозу безопасность воздушного судна или людей, включая те ситуации, о которых первым становится известно Эксплуатанту. Такой процесс должен гарантировать что Полетный диспетчер:
- a) Иницирует аварийные процедуры, избегая при этом любых действий, которые могут противоречить процедурам УВД;
 - b) Незамедлительно уведомляет соответствующие органы и заинтересованных лиц о характере ситуации согласно схеме оповещения;



- c) Запрашивает помощь, если требуется;
- d) Передает любым доступным способом КВС информацию, связанную с безопасностью полетов, которая может быть необходима для безопасного выполнения полета, включая информацию, касающуюся любых необходимых изменений в плане полета.

Спецификация в пункте b) относится к уведомлению соответствующих органов без задержки и/или в течение периода(ов), указанного каждым применимым органом, либо в утвержденном Плане аварийных ситуаций Эксплуатанта.

К применимым органам власти также относятся те органы, которые обладают юрисдикцией в отношении международных операций, осуществляемых Эксплуатантом в том числе открытом море или на территории государства, отличного от государства эксплуатанта.

Процессы, используемые для оперативного управления полетами в случае возникновения чрезвычайной ситуации, обычно совместимы с любыми эксплуатационными процедурами, установленными органами, предоставляющими системные услуги по управлению воздушным движением. Такая совместимость необходима, чтобы избежать конфликтов и обеспечить эффективный обмен информацией между Эксплуатантом и любым из соответствующих органов.

Во время эксплуатационной аварийной ситуации процедуры, указанные в пункте a), обычно разрабатываются таким образом, чтобы не противоречить процедурам УВД, таким как стандарты эшелонирования, инструкции диспетчера, назначения минимальной высоты полета или любые другие ограничения, налагаемые УВД. Однако во время чрезвычайной ситуации КВС может осуществлять полномочия в чрезвычайных ситуациях и предпринимать любые действия, необходимые в интересах безопасности пассажиров и воздушного судна.

- 2.2.8. Эксплуатант должен иметь необходимые помещения, рабочее пространство, оборудование и вспомогательные услуги, а также рабочую среду для удовлетворения требований безопасности полетов и авиационной безопасности для оперативного управления.
- 2.2.9. Эксплуатант планирует и реализует процедуры, обеспечивающие своевременное ознакомление персонала эксплуатанта с необходимой информацией, включая информацию о безопасности полетов, авиационной безопасности, персонале организаций, изменениях в законах, правилах и нормативных правовых актов государств, на территории которых осуществляется деятельность эксплуатанта, а также в руководствах эксплуатанта.
- 2.2.10. У Эксплуатанта должно быть Руководство по оперативному управлению (Также может быть данное требование реализовано в РПП) для использования персоналом оперативного контроля, которое может быть выпущено в виде отдельных частей и которое содержит или ссылается на политики, процедуры и другие руководства или информацию, необходимую для соблюдения применимых положений, законов, правил, и стандарты Эксплуатанта.

Целью данного положения является обеспечение того, чтобы персонал оперативного контроля мог найти всю информацию, необходимую для выполнения своих функций, либо в данном руководстве, либо в другом документе, на который есть ссылка в Руководстве по оперативному управлению.

- 2.2.11. В случае если эксплуатант использует электронную систему управления и контроля



документации и данных, используемых непосредственно при производстве полетов, то эксплуатант производит в данной системе плановое резервное копирование указанных документов и данных, обеспечивающих ее сохранность.

- 2.2.12. Эксплуатант должен иметь описание Операционного плана полета (OFP) опубликованного в Руководстве по оперативному управлению и включающего:
- Руководство для использования персоналом оперативного управления;
 - Краткое содержание содержания согласно характеристикам нижеприведенной таблицы.

Таблица 3.3 – Технические характеристики оперативного плана полета (OFP)

Руководство по оперативному управлению полетами содержит описание и спецификации содержания и использования OFP или эквивалентного документа. Содержание OFP должно состоять, как минимум, из следующих элементов:

- Регистрация воздушного судна;
- Тип воздушного судна;
- Дата полета и идентификационный номер рейса;
- Аэропорт вылета, STD, STA, аэропорт назначения;
- Маршрут и сегменты маршрута с контрольными точками/путевыми точками, расстояниями и временем;
- Назначенный океанический путь и соответствующая информация, если применимо;
- Типы операций (например, ETOPS/EDTO, IFR, паромный рейс);
- Планируемая крейсерская скорость и время полета между путевыми точками/контрольными точками;
- Планируемая высота и эшелоны полета;
- Расчеты топлива;
- Наличие топлива на борту при запуске двигателей;
- Запасной(ие) запасной(ые) пункт назначения и, если применимо, взлет и маршрут по маршруту;
- Соответствующая метеорологическая информация.

2.3. Обеспечение полетов.

- 2.3.1. Эксплуатант должен иметь процедуру, обеспечивающую создание оперативного плана полета (OFP) для каждого предполагаемого полета.
- 2.3.2. Эксплуатант должен иметь процесс или процедуры, обеспечивающие согласование изменений в плане полета ОВД, когда это практически возможно, с соответствующим органом ОВД перед передачей их на воздушное судно.
- 2.3.3. У Эксплуатанта должны быть инструкции и процедуры, гарантирующие, что полет не будет начат, если не будет подтверждено всеми доступными средствами, что условия и наземные средства, необходимые для полета, соответствуют требованиям и условиям полета.

Данный стандарт, предназначен для обеспечения наличия в пункте отправления информации, доступной эксплуатанту в виде официальной информации, опубликованной службами аэронавигационной информации.

Набор информации для определения того, являются ли условия в аэропорту(ах) выполнения полетов приемлемыми для выполнения полетов, обычно включает, в зависимости от обстоятельств:



- Навигационные средства;
 - Взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, перроны;
 - Состояния перрона;
 - Осветительные приборы;
 - Аэропортовые спасательные и пожарные/спасательные и противопожарные службы;
 - Применимые эксплуатационные минимумы.
- 2.3.4. Эксплуатант должен гарантировать, что полет не начнется и не продолжится по плану, пока не будет подтверждено всеми доступными средствами, что воздушное пространство, в котором находится предполагаемый маршрут из аэропорта отправления в аэропорт прибытия, включая предполагаемый взлет, пункт назначения и запасные аэропорты на маршруте могут безопасно использоваться для запланированной операции.
- 2.3.5. Если Эксплуатанту разрешено выполнять определенные части коммерческого полета в соответствии с правилами визуальных полетов (ПВП), у Эксплуатанта должны быть инструкции и процедуры, которые:
- a) Указывают тип плана полета, который будет подан в соответствующий орган ОВД;
 - b) Требуют, чтобы текущие метеорологические сводки или сочетание текущих сводок и прогнозов указывали, что метеорологические условия на участке полета, который будет выполняться по ПВП, в соответствующее время будут такими, чтобы сделать возможным соблюдение ПВП.
- 2.3.6. Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, гарантирующие, что полет, выполняемый в соответствии с ППП, не:
- a) Будет начат из аэропорта вылета, когда метеорологические условия не соответствуют установленным эксплуатантом эксплуатационным минимумам взлета в аэропорту для этого полета или ниже их; и
 - b) Будет начат из аэропорта вылета, когда в аэропорту предполагаемой посадки или в каждом требуемом запасном аэропорту текущие метеорологические сводки или комбинация текущих сводок и прогнозов указывают на то, что метеорологические условия будут: при расчетном времени времени прилета, равны или ниже установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы аэропорта для этого полета.
- 2.4. Стандарты относительно летно-технических характеристик ВС и планирования загрузки, полетов в условиях обледенения.**
- 2.4.1. У Эксплуатанта должны быть инструкции и процедуры, гарантирующие, что запланированный полет не превысит максимальные характеристики взлетной, полетной и посадочной массы, основанные на условиях окружающей среды, ожидаемых во время вылета, по маршруту полета и в момент прибытия.
Целью данного положения является обеспечение наличия указаний и процедур расчета максимальной взлетной и посадочной массы с учетом взлетных, маршрутных и посадочных характеристик, структурных ограничений, а также любых применимых ограничений по MEL. Кроме того, такие инструкции и процедуры касаются средств, используемых для предотвращения загрузки воздушного судна таким образом, чтобы исключить полет с избыточным весом.
- 2.4.2. Воздушное судно эксплуатируется в соответствии с положениями сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам), РЛЭ и нормами, применяемыми для установления эксплуатационных ограничений летно-технических характеристик (АПКР-2).
Разрешается начинать полет только в том случае, когда информация о летно-



технических характеристиках, содержащаяся в РЛЭ, указывает на то, что в предстоящем полете могут быть выполнены требования, содержащиеся в АПКР-2.

При выполнении указанных требований следует учитывать все факторы, которые влияют на летно-технические характеристики воздушного судна (масса, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, температура; уклон ВПП и состояние ВПП, т.е. наличие слякоти, воды и (или) льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов) (АПКР-2).

2.5. Учет возможных условий обледенения

2.5.1. Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, гарантирующие, что полет, который будет выполняться в известных или ожидаемых условиях обледенения, не может быть начат, если воздушное судно не сертифицировано и не оборудовано для эксплуатации в таких условиях.

Целью этого положения является обеспечение того, чтобы полеты, запланированные для выполнения в условиях известного обледенения, выполнялись только с использованием надлежащим образом сертифицированных и оборудованных воздушных судов, что включает рассмотрение неработоспособных элементов из Списка минимального оборудования (MEL). Кроме того, если эксплуатант использует смешанный парк самолетов, включающий самолеты, которые оборудованы и не оборудованы соответствующим образом для полетов в условиях обледенения, у эксплуатанта будут средства, позволяющие исключить использование необорудованных самолетов на рейсах в известных условиях обледенения.

2.5.2. Запрещается выполнять полет на воздушных судах, не оснащенных противообледенительной системой:

по ППП – при наличии на маршруте полета фактического или прогнозируемого обледенения;

по ПВП – при наличии фактического обледенения.

2.5.3. Эксплуатант предусматривает в РПП инструкции по устранению (предупреждению) обледенения и контролю за выполнением этих операций

2.6. Стандарты относительно условий полета.

2.6.1. Если Эксплуатант выбирает и указывает запасные аэропорты на маршруте на OFP, у Эксплуатанта должны быть инструкции и процедуры, обеспечивающие доступность запасных аэропортов на маршруте, выбранных и указанных на OFP, для захода на посадку и посадки, а также прогноз в этих аэропортах для условий, быть на уровне или выше эксплуатационного минимума, утвержденного для эксплуатации в планируемое время возможных посадок.

Методология для обеспечения данного стандарта обычно включает обеспечение того, чтобы персонал оперативного управления и пилоты были осведомлены о запасных аэропортах, соответствующих метеорологических условиях, а также имели средства для получения информации, связанной с наличием запасных вариантов на маршруте.

Одним из способов обеспечения разумной уверенности в том, что погодные условия на необходимом запасном маршруте будут соответствовать эксплуатационным минимумам, утвержденным для полета, или превышать их, является применение и использование плановых минимумов (на этапе планирования). Это сделано для увеличения вероятности того, что воздушное судно благополучно приземлится после отворота на запасной аэропорт по маршруту.



2.6.2. Эксплуатант должен иметь процедуры, гарантирующие, что о несоответствии любых средств, любых отказах оборудования, обнаруженных в ходе выполнения полетов, сообщается ответственному полномочному органу без неоправданной задержки, а также Эксплуатант должен обеспечивать немедленное распространение информации, касающейся любого такого несоответствия, в соответствующие рабочие зоны в пределах операций Эксплуатанта.

Спецификации этого положения касаются ситуаций, когда сотрудники оперативного управления узнают о неадекватности средств (например, об отключении навигационных средств, закрытии взлетно-посадочной полосы) из отчетов летного экипажа, ОВД, властей аэропорта или других заслуживающих доверия источников. Ожидается, что персонал оперативного контроля будет сообщать о любых критических для безопасности отключения соответствующим органам власти и соответствующим оперативным подразделениям в пределах производства полетов Эксплуатанта.

2.6.3. Если Эксплуатант перевозит опасные грузы в качестве груза, Эксплуатант должен обеспечить условия, что назначенный персонал оперативного контроля:

- a) Имеет доступ к той же информации об опасных грузах, перевозимых в качестве груза на борту воздушного судна, которая предоставляется КВС;
- b) На них возложена обязанность незамедлительно предоставлять подробную информацию об опасных грузах, перевозимых в качестве груза, экстренным службам, реагирующим на происшествие или серьезный инцидент с воздушным судном Эксплуатанта.

2.7. Выбор альтернативных маршрутов и запасных аэродромов

2.7.1. Эксплуатант должен иметь систему, процесс и/или процедуры выбора запасного аэропорта, чтобы обеспечить выбор и указание соответствующего запасного аэропорта взлета в OFP всякий раз, когда:

- a) Метеорологические условия в аэропорту отправления ниже применимых эксплуатационных посадочных минимумов аэропорта и/или
- b) Существуют другие эксплуатационные условия, определенные государством или эксплуатантом, которые исключают возвращение в аэропорт вылета.

Целью данного положения является обеспечение наличия методологии выбора и определения запасных аэропортов взлета, когда это необходимо. Выбор таких аэропортов обычно предназначен для решения эксплуатационных условий (например, аварийной ситуации во время полета), которые потребуют от летного экипажа посадить воздушное судно как можно скорее. Соответственно, применимые эксплуатационные минимумы посадки, указанные в этом положении, обычно будут относиться к минимальному высоте и/или дальности видимости/видимости на взлетно-посадочной полосе для посадки, например с неработающим двигателем, установленному эксплуатантом.

Эксплуатант может использовать систему, процесс или процедуры по отдельности или в любой комбинации для выполнения эксплуатационных требований, связанных с выбором запасных аэропортов. Однако во всех случаях надежность любых методологий, используемых для выбора запасного аэропорта для полета, должна быть соизмерима с широтой и сложностью операции.

2.7.2. Эксплуатант должен иметь систему, процесс и/или процедуры выбора запасного аэропорта после взлета, чтобы гарантировать, что такой запасной аэропорт после взлета, расположен в пределах установленного времени полета от аэропорта



отправления следующим образом (в зависимости от того, как это применимо к Эксплуатант):

- a) Для самолетов с двумя двигателями время полета от аэропорта вылета не более одного часа, рассчитанное при крейсерской скорости с одним отказавшим двигателем самолета, определенной из руководства по летной эксплуатации, и в неподвижных воздушных условиях с использованием фактической взлетной массы.
- b) Для самолетов с тремя и более двигателями - не более двух часов полета от аэропорта вылета, рассчитанного при крейсерской скорости работы всех двигателей, определенной из руководства по летной эксплуатации самолета, и в неподвижных воздушных условиях с использованием фактической взлетной массы.
- c) Для воздушных судов, задействованных в ETOPS/EDTO, если запасной аэропорт, отвечающий критериям времени полета а) или б), недоступен, первый доступный запасной аэропорт расположен в пределах максимального времени полета на обходной маршрут, утвержденного для Эксплуатанта, с учетом фактической взлетной массы.

Основная цель этого положения заключается в устранении рисков для безопасности полетов, связанных с продолжением полета в запасной аэропорт, когда посадка в кратчайшие возможные сроки оправдана, но возвращение в аэропорт вылета сразу после взлета невозможно. С практической точки зрения и для ограничения подверженности таким рискам эксплуатанту необходимо рассчитать максимальное время полета по отклонению для каждого типа воздушного судна, чтобы гарантировать, что посадка на запасной аэродром, когда это необходимо, будет в пределах предписанного времени полета из аэропорта отправления.

- 2.7.3. Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями, за исключением случаев, указанных в АПКР-2, 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 (АПКР-2).

- 2.7.4. Если Эксплуатант выполняет операции в изолированном аэропорту, которые исключают выбор любого запасного аэропорта назначения, Эксплуатант должен иметь процесс, обеспечивающий для каждого рейса в изолированный аэропорт назначения:

- a) Обозначение точки безопасного возврата (PSR);
- b) Полет не продолжается после PSR, если текущая оценка метеорологических условий, условий полета и других эксплуатационных условий не укажет на то, что безопасная посадка может быть произведена.

Целью этого положения в сочетании с требованиями к перевозке топлива, является снижение некоторых рисков, связанных с полетами в те аэропорты, которые исключают выбор запасного пункта назначения, и, кроме того, повышение осведомленности среди оперативному диспетчерскому персоналу и КВС относительно фактического положения точки безопасного возврата и условий, необходимых для продолжения движения за точкой безопасного возврата к изолированному аэропорту.

Для целей настоящего положения аэропорт считается изолированным, если в пределах установленного времени полета из пункта назначения нет альтернативного пункта назначения, подходящего для данного типа воздушного судна. Аэропорт назначения обычно считается изолированным, когда запас топлива, необходимый для ухода на второй круг от



Инструкция по организации работы Полетных диспетчеров

- высоты/высоты принятия решения (DA/H) или точки ухода на второй круг (MAP) в аэропорту назначения и последующего ухода на ближайший запасной, превышает, например, для самолета с газотурбинными двигателями, количество топлива, необходимого для хранения в аэропорту назначения в течение двух часов, включая последний резерв топлива.
- 2.7.5. Полет по ППП продолжается в направлении аэродрома намеченной посадки только в том случае, если самая последняя имеющаяся информация указывает на то, что к расчетному времени прилета посадка на указанном аэродроме или на одном запасном аэродроме пункта назначения может быть выполнена с соблюдением эксплуатационного минимума для посадки.
- 2.7.6. 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.
- 2.7.7. 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 АПКР-2, но не ниже 200 м и не менее 2500 м соответственно (АПКР-2).
- 2.7.8. Запасной вертодром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета, если погодные условия на вертодроме вылета не ниже эксплуатационных минимумов вертодрома (АПКР-2). 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 (АПКР-2).
- 2.7.9. . Пригодные запасные вертодромы, расположенные в открытом море, выбираются исходя из следующего:
- запасные вертодромы, расположенные в открытом море, используются только после PNR (до PNR используются только запасные вертодромы на суше);
 - характеристики вертолета с летно-техническими характеристиками 1 и 2 классов с одним неработающим двигателем позволяют произвести посадку на запасном вертодроме;
 - обеспечивается место на палубе;
 - информация о погоде должна быть надежной и точной.
- Запасные вертодромы, расположенные в открытом море, не должны использоваться, если возможно иметь на борту воздушного судна запас топлива, достаточный для выполнения полета на запасной вертодром, расположенный на суше.



2.8. Минимальные высоты полета и характеристики на маршруте

2.8.1. У Эксплуатанта должны быть инструкции и процедуры, позволяющие гарантировать, что запланированная минимальная высота полета будет не ниже значений, установленных соответствующими органами.

Оперативное планирование полета включает анализ маршрута полета в сочетании с опубликованной аэронавигационной информацией для обеспечения соблюдения минимальных высот полета. Такая проверка может включать:

- Минимальная безопасная высота (MSA);
- Минимальная высота/высота снижения (MDA/H);
- Минимальная высота в пути (MEA);
- Минимальная высота пролета препятствий (MOCA);
- Минимальная высота отклонения от маршрута (MORA);
- Минимальная высота векторения (MVA);
- Любые другие минимальные высоты, предписанные властями.

К применимым органам власти относятся те органы, которые обладают юрисдикцией в отношении международных операций, осуществляемых Эксплуатантом в открытом море или на территории государства, отличного от государства эксплуатанта.

2.8.2. Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры для обеспечения предоставления OFP таким образом, чтобы, если один двигатель на воздушном судне с двумя двигателями выйдет из строя в любой точке запланированного маршрута полета, воздушное судно могло продолжить путь до аэропорта и безопасно приземлиться без полет ниже минимальной высоты полета в любой точке маршрута.

2.9. Планирование запаса топлива и масла

2.9.1. Эксплуатант должен иметь систему, процесс и/или процедуры, обеспечивающие наличие на воздушном судне достаточного количества пригодного к использованию топлива и масла для безопасного выполнения каждого запланированного полета и допускающих отклонения от запланированной операции.

2.9.2. Эксплуатант устанавливает в РПП, что количество топлива и масла на борту самолетов с газотурбинными двигателями должно позволять:

- а) При выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с DA/H или MDA/H аэродрома назначения, выполнить полет до аэродрома намеченной посадки, осуществить заход на посадку и уход на второй круг, выполнить полет до запасного аэродрома, указанного в рабочем плане полета, после чего выполнить полет в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над запасным аэродромом при стандартных температурных условиях, произвести заход на посадку и посадку, предусмотрев дополнительное количество топлива, достаточное с точки зрения эксплуатанта или КВС, для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных обстоятельств, указанных эксплуатантом или принятых во внимание КВС, но не менее чем 3% от топлива, расходуемого на полет от аэродрома вылета до аэродрома назначения. При использовании в качестве запасного аэродрома назначения второй пересекающейся ВПП аэродрома назначения, планируемый остаток топлива должен обеспечивать полет после прибытия на аэродром назначения в течение не менее 60 минут на высоте 450 м над аэродромом при стандартных температурных условиях;
- б) При выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с рубежа ухода, выполнить полет до запасного аэродрома через



запланированный рубеж ухода, а затем продолжить его в течение 30 минут на высоте 450 м над запасным аэродромом либо выполнить полет до аэродрома намеченной посадки и затем продолжать его в течение двух часов (одного часа при прогнозируемых метеоусловиях на аэродроме назначения, превышающих требования АПКР-2 на 50 м по нижней границе облаков (вертикальной видимости) и на 500 м по дальности видимости) при нормальном расходе топлива в крейсерском режиме, предусмотрев дополнительное количество топлива, достаточное с точки зрения эксплуатанта или КВС для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных обстоятельств, указанных эксплуатантом в РПП или принятых во внимание КВС, но не менее чем 3% от топлива, расходуемого на полет от аэродрома вылета до аэродрома назначения;

- с) При выполнении полета без запасного аэродрома пункта назначения при соблюдении условий, указанных в АПКР-2, выполнить полет до аэродрома назначения и продолжать его еще в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над аэродромом назначения при стандартных температурных условиях, предусмотрев дополнительное количество топлива, достаточное, с точки зрения эксплуатанта, для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных обстоятельств, указанных эксплуатантом или принятых во внимание КВС, но не менее чем 3% от топлива, расходуемого на полет от аэродрома вылета до аэродрома назначения.

2.9.3. Эксплуатант устанавливает в РПП, что изменение в полете плана полета в целях изменения маршрута или следования на другой аэродром разрешается 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.

2.9.4. Эксплуатант устанавливает в РПП, что количество топлива и масла на борту вертолетов при полете по ПВП должно обеспечивать выполнение полета до вертодрома намеченной посадки, после этого продолжение полета в течение 20 минут на скорости, оптимальной с точки зрения расхода топлива (АПКР-2).

2.9.5. Эксплуатант устанавливает в РПП, что количество топлива и масла на борту вертолетов при полете по ППП должно обеспечивать:

- а) При отсутствии потребности в запасном вертодроме (в случаях, предусмотренных в АПКР-2,) выполнить полет до вертодрома назначения, после того продолжить полет в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над вертодромом назначения при стандартных температурных условиях и выполнить заход на посадку и посадку;
- б) При наличии потребности в запасном вертодроме выполнить полет до вертодрома назначения, осуществить заход на посадку и прерванный заход на посадку (уход на второй круг), а затем продолжить полет до запасного вертодрома, указанного в плане полета, после чего выполнять полет в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над запасным вертодромом при стандартных температурных условиях, произвести заход на посадку и посадку;
- с) При отсутствии пригодного запасного вертодрома (в случаях, предусмотренных в АПКР-2) выполнить полет до вертодрома назначения и затем позволить выполнить безопасную посадку в течение периода, соответствующего географическим и другим внешним условиям (АПКР-2).

2.10. Планирование кислорода

2.10.1. Эксплуатант устанавливает в РПП воздушного судна, что запаса кислорода на борту



воздушного судна должен составлять:

- a) При полетах на высотах, где барометрическая высота в кабине составляет от 3000 м до 4000 м более 30 минут - всех членов экипажа и, по крайней мере, 10% пассажиров, в течение периода времени, превышающего 30 минут;
- b) При полете на высотах, где барометрическая высота в кабине превышает 4000 м - в течение всего времени для всех членов экипажа и пассажиров;
- c) Для воздушного судна с герметизированными кабинами - при полетах выше барометрической высоты 7600 м или при полетах ниже 7600 м, если воздушное судно не может безопасно снизиться в течение 4 минут до высоты, где барометрическая высота в кабине составит 4000 м, обеспечивается не менее 10-минутного запаса кислорода для всех членов экипажа и пассажиров для использования в случае экстренного снижения при падении давления в кабине.

2.11. Процедуры отслеживания полета

- 2.11.1. Эксплуатант устанавливает, что сотрудники по обеспечению полётов (полётные диспетчеры) обеспечивают КВС в полете информацией, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета.

2.12. Порядок действий в случае авиационных событий

- 2.12.1. Эксплуатант устанавливает, что в случае аварийной ситуации во время полета сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) приступает к выполнению процедур, предусмотренных РПП, и передает КВС информацию, касающуюся безопасности полетов, которая может быть необходимой для безопасного завершения полета, включая информацию о любых изменениях плана полета, необходимость в которых возникает в ходе этого полета.

2.13. Действующие нормативные требования относительно квалификации и подготовки полетных диспетчеров.

- 2.13.1. Ни какое лицо не может выполнять функции полетного диспетчера без действующего свидетельства, выданного Органом гражданской авиации Кыргызской Республики (ОГА), или в случае, если контрактный иностранный эксплуатант осуществляет диспетчерское обслуживание зарегистрированных воздушных судов Кыргызской Республики за рубежом, письма о допуске, выданного ОГА, или действующего ОГА CPL/ATPL.
- 2.13.2. Эксплуатантам запрещается проводить обучение полетных диспетчеров, если оно не принято и не одобрено ОГА в руководстве по эксплуатации, часть D. В одобрении должен быть указан тип обучения в отношении подготовки, различий, повторного обучения и начального обучения для операций ETOPS (если применимо).
- 2.13.3. Курсы полетных диспетчеров должны проводиться в сертифицированных учебных заведениях инструктором полётного диспетчера или TRI, имеющими соответствующую квалификацию по своим предметам.
- 2.13.4. Полетный диспетчер может быть назначен на должность, если он:
 - a) удовлетворительно прошел курс подготовки, разработанный для конкретного эксплуатанта, в котором рассматриваются все конкретные компоненты утвержденного им метода контроля и надзора за полетами;
 - b) совершил в течение предшествующих 12 месяцев по крайней мере одного квалификационного полета по одному маршруту в составе летного экипажа, для которого данное лицо уполномочено осуществлять надзор за полетами. Этот полет

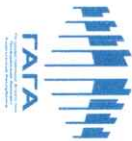


должен включать в себя посадки на максимально возможном количестве аэродромов;

- с) продемонстрировал Эксплуатанту знание:
- содержания руководства по эксплуатации;
 - радиооборудования используемых самолетов;
 - навигационного оборудования используемых самолетов
 - продемонстрировал эксплуатанту знание следующих деталей, касающихся операций, за которые отвечает летный диспетчер, и районов, в которых это лицо уполномочено осуществлять руководство полетами:
 - сезонные метеорологические условия и источники метеорологической информации;
 - влияние метеорологических условий на прием радиосигнала в используемых ВС;
 - особенности и ограничения каждой навигационной системы, используемой в данном ВС;
 - инструкции по загрузке самолета;
 - продемонстрировал Эксплуатанту знания и навыки, связанные с человеческой деятельностью, относящиеся к обязанностям полетного диспетчера;
 - продемонстрировал Эксплуатанту способность выполнять обязанности, указанные в главе 2 настоящего документа;

2.13.5. Полетный диспетчер, назначенный на должность, должен полностью ознакомиться со всеми особенностями работы, относящимися к его обязанностям, включая знания и навыки, связанные с работой;

2.13.6. Полетный диспетчер не должен назначаться на должность после 12 месяцев отсутствия на ней подряд, если не выполнены условия повторной подготовки. В случае отсутствия на рабочем месте в течение 36 месяцев необходимо пройти первоначальную подготовку.



Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров
Кыргызской Республики

Инструкция по организации работы Полетных диспетчеров

Контрольная карта проверки
эксплуатационного контроля эксплуатанта на этапе оценки документов

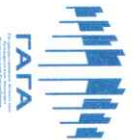
Номер контрольной карты:	Наименование эксплуатанта:	ФИО инспектора(ов):	Область проверки инспектора:
Месторасположение:	Дата (год/месяц/день):		

Цель проверки

№	Аспекты, подлежащие проверке	Требования	Ссылка на документ эксплуатанта	Соответствует			Примечание
				Соответствует	Не соответствует	Не применимо	
Политика и организационная структура							
1	Организационная структура подразделения эксплуатанта, осуществляющего эксплуатационный контроль (Оценка положений в контролируемом документе)			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	Наличие помещений, рабочих мест, оборудования, вспомогательного персонала, обеспечивающих эксплуатационный контроль (Оценка положений в контролируемом документе)			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3	Наличие квалификационных требований к персоналу, обеспечивающих эксплуатационный контроль (Оценка положений в контролируемом документе)			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4	Положения о запрете в выполнении функций, предоставляемые свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, находясь под воздействием любого психоактивного вещества.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	Процедуры, обеспечивающие своевременное ознакомление персонала эксплуатанта с информацией о ВП, авиационной безопасности, изменениях в воздушном законодательстве (Оценка положений в контролируемом документе)			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Эксплуатация

Эксплуатация							
В контролируемом документе описаны:							
1	Функции перед отпращиванием рейса			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	Назначение членов экипажа			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3	Планирование загрузки			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4	Маршрут полёта			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров
Кыргызской Республики
Инструкция по организации работы Полетных Диспетчеров

6	Контроль ограничений по MEL и SCL		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Соответствие ВС ограничениям в лётной эксплуатации		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Масса и центровка ВС		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	Составление плана полёта		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	Брифинг сотрудника по обеспечению полетов (диспетчера)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	Сопровождение ВС в полёте		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	Наличие положений о выполнении полетов при прогнозировании и/или наличии обледенения по маршруту полета		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	Невозможность следованию FRL		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	Прогнозируемая и фактическая погода по маршруту и аэродромах взлёта, назначения и запасных		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	Наличие в РПП методов определения минимальных абсолютных высот для полетов по ППП		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	Наличие положений о выборе запасных аэродромов на различных участках маршрутов для самолетов: а) для аэродрома вылета б) для маршрута полета в) для аэродрома назначения		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	Наличие инструкций о выборе запасных аэродромов на различных участках маршрутов для вертолетов		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	Наличие инструкций о продолжении полета по ППП на аэродром назначения в сложных метеословиях		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	NOTAMS		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	Наличие в РПП положений об обеспечении КВС перед полетом информацией, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	Наличие в РПП положений о том, что в случае аварийной ситуации во время полета сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) приступает к выполнению процедур, предусмотренных РПП, и передает КВС информации (любыми доступными способами – через органы ОВД, АСАРС и т.д.), касающуюся безопасности полетов, которая может быть необходимой для безопасного завершения полета, включая информацию о любых изменениях плана полета, необходимость в которых возникает в ходе этого полета		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	Наличие в РПП методов определения количества топлива и масла на борту самолетов с газотурбинными двигателями		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	Наличие в РПП методов определения количества топлива и масла на борту вертолетов		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	Наличие в РПП положений о количестве запаса кислорода на борту ВС		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	Наличие инструкций по Применению правил следующих видов полетов: RVSM RVN LVO CAT II CAT III		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров
Кыргызской Республики

Инструкция по организации работы Полетных диспетчеров

26	Наличие в РПШ положений о применении ЕФВ в полете и ответственности должностных лиц за обновление его базы данных		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
27	Полёт без одного работающего двигателя в случае с многодвигательным ВС		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
28	Аварийные процедуры		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
29	Связь и отчётность		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Сотрудник по обеспечению полётов / диспетчер						
1	Обеспечение поддержания требуемой квалификации персонала эксплуатанта путем его периодической подготовки и обучения, контроля знаний и навыков (Оценка положений в контролируемом документе):					
	а) программы подготовки сотрудников по обеспечению полетов, утвержденные органом ГА		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	б) договоры с учебным центром на проведение подготовки сотрудников по обеспечению полетов		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	в) сертификаты одобренных авиационных учебных центров		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	г) Документы, подтверждающие прохождение сотрудниками полетов подготовки.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	Служебное время (Оценка положений в контролируемом документе)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Примечания

Соответствует	Не соответствует	ФИО и подписи инспекторов	Ознакомлен: Подпись и ФИО руководителя отдела Органа ГА
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		



Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров
Кыргызской Республики

Инструкция по организации работы Полетных диспетчеров

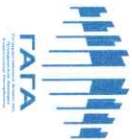
**Контрольная карта проверки
эксплуатационного контроля эксплуатанта на этапе демонстрации**

Номер контрольной карты:	Наименование эксплуатанта:	ФИО инспектора(ов):	Область проверки инспектора:
Месторасположение:	Дата (год/месяц/день):		

Цель проверки

№	Аспекты, подлежащие проверке	Требования	Ссылка на документ эксплуатанта	Соответствует			Примечание
				Соответствует	Не соответствует	Не применимо	
Политика и организационная структура							

1	Организационная структура подразделения эксплуатанта, осуществляющего эксплуатационный контроль (Оценка исполнения на рабочем месте)			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	Документы, определяющие порядок контроля за выполнением полетов, включая учет и хранение документации			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3	Документы, определяющие порядок организации взаимодействия со сторонними организациями, осуществляющими обеспечение полётов			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4	Наличие помещений, рабочих мест, оборудования, вспомогательного персонала, обеспечивающих эксплуатационный контроль (Оценка исполнения на рабочем месте)			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	Наличие квалификационных требований к персоналу, обеспечивающих эксплуатационный контроль (Оценка исполнения на рабочем месте)			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6	Должностные инструкции, определяющие полномочия и ответственность персонала (Оценка исполнения на рабочем месте)			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7	Документы, определяющие порядок и ответственность эксплуатанта в части контроля знания сотрудниками по обеспечению полетов			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8	Проведение анализа информации по БП в целях выявления факторов опасности для эксплуатации воздушных судов			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9	Процедуры, обеспечивающие своевременное ознакомление персонала эксплуатанта с информацией о БП, авиационной безопасности, изменениях в воздушном законодательстве			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров
Кыргызской Республики

Инструкция по организации работы Полетных Диспетчеров

10	Нормативная документация, по обеспечению оперативного контроля, организации, планирования и выполнения полетов, используемой сотрудниками по обеспечению полетов	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	Наличие действующего РПП на рабочем месте сотрудников по обеспечению полетов (либо доступ к электронной актуальной копии)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	Наличие процедур по эксплуатации эксплуатируемых типов ВС в обычной, нештатной и аварийной ситуациях на рабочем месте (либо доступ к электронной актуальной копии)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	Наличие системы хранения полетной документации эксплуатанта	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	РПП и другие документы, устанавливающие порядок допуска сотрудников по обеспечению полетов к выполнению своих обязанностей	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Эксплуатация					
1	Руководство по оперативному управлению (либо раздел РПП)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Сотрудник по обеспечению полетов / диспетчер					
1	Соответствие квалификационным требованиям	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Должностная инструкция, определяющие полномочия и ответственность персонала по ведению и хранению документации	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Приказы о назначении, свидетельства и документы, свидетельствующие о подготовке персонала, обеспечивающего эксплуатационный контроль	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Обеспечение поддержания требуемой квалификации персонала эксплуатанта путем его периодической подготовки и обучения, контроля знаний и навыков (Оценка исполнения на рабочем месте): а) программы подготовки сотрудников по обеспечению полетов, утвержденные органом ГА б) договоры с учебным центром на проведение подготовки сотрудников по обеспечению полетов в) сертификаты одобренных авиационных учебных центров г) Документы, подтверждающие прохождение сотрудниками по обеспечению полетов подготовки.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Служебное время (Оценка исполнения на рабочем месте)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Оборудование и персонал					
1	Наличие и исправность оборудования	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Рабочая нагрузка на сотрудников	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Наличие средств для подготовки полета	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров
Кыргызской Республики
Инструкция по организации работы Полетных диспетчеров

Примечания

--	--	--	--

Соответствует	Не соответствует	ФИО и подпись инспекторов	Ознакомлен: Подпись и ФИО руководителя отдела Органа ГА
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		



Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров
Кыргызской Республики

Инструкция по организации работы Полетных диспетчеров