



**БУЙРУК
ПРИКАЗ**

2025-ж. 03-март № 157

Бишкек ш.
г.Бишкек

«Учууларды башкаруунун оперативдүү системасын уюштуруу жана учуу диспетчерлеринин ишин уюштуруу бөлүгүндө Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарынын ишин тастыктамалоонун жана көзөмөлдөөнүн жол-жоболору жөнүндө Нускамасынын» редакциясын бекитүү жана колдонууга киргизүү жөнүндө

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинде сапат менеджменти системасын (СМС) киргизүүнүн алкагында, колдонуудагы нускамалык материалдарды актуалдаштыруу жана “Стандартташтыруу боюнча эл аралык уюмдун” (ISO) эл аралык стандарттарга шайкештигин камсыз кылуу боюнча, **буйрук кылам:**

1. Бул буйруктун 1-тиркемесине ылайык 2025-жылдын 3-мартынан тартып «Учууларды башкаруунун оперативдүү системасын уюштуруу жана учуу диспетчерлеринин ишин уюштуруу бөлүгүндө Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарынын ишин тастыктамалоонун жана көзөмөлдөөнүн жол-жоболору жөнүндө Нускамасы» бекитилип, күчүнө киргизилсин.

2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин учууларды эксплуатациялоо башкармалыгынын жетекчиси Алимов Нурбек Кабылжанович бул буйрукту Мамлекеттик агенттиктин расмий сайтына жайгаштырууну камсыздасын.

3. Бул буйруктун аткарылышынын көзөмөлүн өзүмө калтырам.

Об утверждении и введении в действие редакции «Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части организации системы оперативного управления полетами и организации работы полетных диспетчеров»

В рамках внедрения системы менеджмента качества (СМК) в Государственном агентстве гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, актуализации действующих инструктивных материалов и обеспечения соответствия международным стандартам «Международной организации по стандартизации» (ISO), **приказываю:**

1. Утвердить и ввести в действие с 3 марта 2025 года издание «Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части организации системы оперативного управления полетами и организации работы полетных диспетчеров», согласно приложению 1 данного приказа.

2. Начальнику Управления летной эксплуатации Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики Алимову Нурбеку Кабылжановичу разместить настоящий приказ на сайте Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Директордун милдетин
убактылуу аткаруучусу



Д.К. Бостонов

Визалар:

Директордун орун басары



К.Т. Төлөгөнов

УЭБнын жетекчиси



Н.К. Алимов

СМжУКБСБнүн башчысы



Н.Т. Турумбеков

УжККБнүн башчысы



Б.А. Джумалиев

АПТБнүн башчысы




М.Б. Эгембердиев

Аткаруучу:

УЭБнын инспектору




А.М. Далимов

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОЦЕДУРАМ СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ЧАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	0
		Редакция	02

Приложение №1
к приказу Государственного
агентства гражданской
авиации при Кабинете Министров
Кыргызской Республики
от 03.03.2025 года



**Инструкция по процедурам сертификации и надзора за
деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской
Республики в части организации системы оперативного управления
полетами и организации работы полетных диспетчеров**

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОЦЕДУРАМ СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ЧАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	0
		Редакция	02

Бишкек

Введение

1. Настоящая Инструкция по Организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного транспорта (ЭВТ) и организации работы полетных диспетчеров (далее – Инструкция) разработана для реализации системного подхода к решению вопросов системы оперативного управления полетами и подготовки руководящих документов.

2. Настоящий документ содержит комплекс производственных стандартов, рекомендованной практики и вспомогательной информации необходимой для подготовки руководства эксплуатанта по системе оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного транспорта (ЭВТ) и организации работы полетных диспетчеров и содержит минимальные приемлемые требования для его внедрения. Данные требования носят инструктивный характер, подлежащий исполнению эксплуатантом ВТ, и тем не менее, эксплуатант ВТ может установить более строгие требования, чем это предусмотрено Авиационными правилами Кыргызской Республики (КР) и настоящим документом.

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p align="center">ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОЦЕДУРАМ СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ЧАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</p>	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	0
		Редакция	02

0.1 Ведомость по документу

Название документа	Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного транспорта (ЭВТ) и организации работы полетных диспетчеров.	
Разработчик	УЛЭ	
Введено в действие	<input type="checkbox"/> впервые	<input checked="" type="checkbox"/> ревизия
Распорядительный документ	<p>Приказ Заместителя директора Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «О введении в действие Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного транспорта (ЭВТ) и организации работы полетных диспетчеров»</p> <p>От 03.03.2025г. за № 157</p>	
Дата введения в действие	03 «марта» 2025 год.	
Место хранения контрольного экземпляра	Управление лётной эксплуатации	
Периодичность пересмотра	По мере необходимости	
Ведомость по копии документа		
Статус экземпляра	Контрольный <input type="checkbox"/>	Рабочий <input type="checkbox"/>
Порядковый номер		
Держатель экземпляра		

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОЦЕДУРАМ СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ЧАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	0
		Редакция	02


Ответственный за ведение экземпляра	
-------------------------------------	--

0.2 Содержание

Введение	2
0.1 Ведомость по документу	3
0.2 Содержание	4
0.3 Перечень владельцев документа	6
0.4 Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений	7
0.5 Актуальность страниц	7
0.6 Изменения и дополнения	7
0.7 Область действия	7
0.8 Связанные документы	7
0.9 Нормативные ссылки	8
0.10 Термины и определения	8
0.11 Сокращение	11
0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий	14
0.13 Лист регистрации проверок, изменений и дополнений	16
1. Общие положения	17
1.1 Нормативная база	17
1.2 Сотрудник по обеспечению полетов/ Полетный диспетчер	18
1.3 Обязанности сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера	18
1.4 Квалификационные требования предъявляемые для сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера	21
1.5 Требования предъявляемые к подготовке сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера	24

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОЦЕДУРАМ СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ЧАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	0
		Редакция	02

1.5.1 Виды подготовки	24
2. Перечень стандартов системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного транспорта.	30
2.1 Организация ответственности и разделения обязанностей (при необходимости) эксплуатанта за осуществление оперативного управления полетами.	30
2.2 Система управления и контроля.....	31
3. Обеспечение полетов.....	36
3.1 Стандарты относительно летно-технических характеристик ВС и планирования загрузки, полетов в условиях обледенения.	37
3.2 Учет возможных условий обледенения.....	38
3.3 Стандарты относительно условий полета.....	38
3.4 Выбор запасных аэродромов.....	39
3.4.1 Запасной аэродром при взлете	39
3.4.2. Запасные аэродромы на маршруте	40
3.4.3 Запасные аэродромы для аэродрома назначения	40
3.4.4 Метеорологические условия	41
4. Минимальные высоты полета и характеристики на маршруте	43
5. Планирование запаса топлива и масла.....	44
6. Планирование кислорода.....	47
6.1 Запас кислорода	47
7. Процедура отслеживания полета	48
8. Требование к Руководству по обеспечению полетов (Flight Dispatch Manual)	50
Приложение 1	52

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОЦЕДУРАМ СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ЧАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	0
		Редакция	02

0.3 Перечень владельцев документа

Регистрационный номер экземпляра	Статус	Формат	Владелец экземпляра	Дата получения	Подпись
1	Контрольный	Бумажный / электронный	Управление летной эксплуатации		
2	Контрольный	Бумажный	Канцелярия		
3	Копия	Бумажный	Отдел поддержания		
4	Копия	Бумажный	Отдел сертификации авиационного		
5	Копия	Бумажный	Отдел авиационной		
6	Копия	Бумажный	Отдел аэронавигации и беспилотных летательных аппаратов		
7	Копия	Бумажный	Отдел аэродромов и наземного обслуживания		

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОЦЕДУРАМ СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ЧАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	0
		Редакция	02

0.4 Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений

Управление лётной эксплуатации является ответственным за внесение изменений и дополнений в настоящую Инструкцию.

Контактная информация:

Телефон/факс: 0312 25-15-59

Электронная почта: alimov@caa.kg

0.5 Актуальность страниц

Все действующие страницы документа должны быть включены в Перечень действующих страниц с указанием их номера, номера ревизии и даты вступления в силу. Если номер страницы, номер ревизии или дата вступления в силу не совпадают с информацией, указанной в Перечне действующих страниц и регистрации изменений, такие страницы считаются недействительными, их использование запрещено, и они подлежат немедленному изъятию из документа.

0.6 Изменения и дополнения

Изменения и дополнения в настоящую Инструкцию вносятся в случае:

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

Правом внесения поправок, изменений и дополнений в Инструкцию обладает Начальник Управления лётной эксплуатации, Алимов Н.К. Для этого необходимо предварительное письменное представление замечаний, предложений и пожеланий от заинтересованных сторон. Все поступившие поправки будут тщательно проанализированы, и при необходимости зарегистрированы с внесением записи в «Лист регистрации поправок, изменений и дополнений документа».

0.7 Область действия

Данная инструкция разработана с целью стандартизации организации системы оперативного управления полетами и организации работы полетных диспетчеров.

Надзор со стороны Органа ГА за безопасностью полетов в направлении системного подхода направлен на контроль за происходящими процессами, а не на усилия, необходимые для проведения постоянных проверок и корректирующих действий.

0.8 Связанные документы

Номер	Наименование
SCAA-QMS-STD-02	Стандарт по разработке нормативных документов ГАГА при КМ КР

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОЦЕДУРАМ СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ЧАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	0
		Редакция	02

SCAA-OPS-GM-01	Руководство по выдаче сертификата эксплуатанта
SCAA-OPS-GM-03	Руководство по процедурам постоянного надзора
SCAA-PEL-PRG-01	Типовые программы профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов КР

0.9 Нормативные ссылки

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

- Воздушный кодекс Кыргызской Республики, утвержденный и введенный в действие Законом КР от 6 августа 2015 г. № 219;
- Авиационные Правила Кыргызской Республики
- Правительственная программа безопасности полетов в гражданской авиации Кыргызской Республики, утвержденная постановлением Правительства Кыргызской Республики от 28 апреля 2009 г. № 266;
- Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (Doc 8335)
- Подготовка руководства по производству полетов (Doc 9376)
- Приложение 6 ИКАО - Эксплуатация воздушных судов, часть I (глава 4 и 10);
- Руководство по обучению (Doc 7192 D3)

0.10 Термины и определения

В настоящей инструкции, применены следующие термины с соответствующими определениями

Анализ – определение пригодности, адекватности или результативности объекта для достижения установленных целей.

Апробация — это процесс испытания, проверки или оценки чего-либо (например, новой методики, технологии, подхода или документа) с целью определения его пригодности, эффективности или соответствия установленным требованиям.

Директивы — это официальные указания или предписания, изданные уполномоченным органом или руководством, которые обязательны для исполнения. Они направлены на установление правил, норм и требований для выполнения определённых действий или процессов в организации или системе.

Документированная информация (ДИ) — зафиксированная информация, которая подлежит хранению, использованию или уничтожению в установленном порядке.

Заданный уровень безопасности (SPT) — целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов, используемый для оценки и управления.

Идентификация опасностей — процесс выявления факторов, которые могут привести к инцидентам или происшествиям.

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОЦЕДУРАМ СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ЧАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	0
		Редакция	02

Интеграция СУБП и СМК — процесс объединения системы управления безопасностью полетов и системы менеджмента качества для достижения общих целей в обеспечении безопасности и качества.

Компонент — это отдельная часть или элемент, который входит в состав более сложной системы или структуры и выполняет определенную функцию.

Критерии — это набор стандартов, показателей или параметров, по которым оценивается соответствие, качество, эффективность или степень выполнения определённой задачи, требования или цели.

Культура безопасности полетов — совокупность ценностей, убеждений и норм поведения, формирующих отношение сотрудников к вопросам безопасности и степень их вовлеченности в обеспечение безопасности полетов.

План мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP) — документ, описывающий действия в случае чрезвычайных ситуаций.

Показатели уровня безопасности (SPI) — показатели эффективности обеспечения безопасности полетов, используемые для мониторинга достижения целей безопасности.

Программа анализа полетных данных (ПАПД) — процесс оценки параметров полетов для выявления и предотвращения угроз безопасности.

Прогностический подход к безопасности — подход, основанный на предсказании потенциальных угроз для предотвращения инцидентов до их возникновения.

Процедуры руководства полетами — установленные действия и шаги, необходимые для организации и выполнения безопасных полетов.

Системный подход к управлению безопасностью — подход, предполагающий учет всех элементов и процессов, влияющих на безопасность полетов, и их взаимосвязь.

Система добровольных сообщений — система, позволяющая сотрудникам анонимно или открыто сообщать об опасностях для безопасности полетов.

Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер - лицо, назначенное эксплуатантом для осуществления контроля и наблюдения за производством полетов, независимо от наличия у него свидетельства, которое имеет квалификацию, соответствующую требованиям Приложения 1 ИКАО, и оказывает поддержку, проводит инструктаж и/или помогает командиру воздушного судна в обеспечении безопасного выполнения полета.

Система оперативного контроля – это совокупность процессов, процедур и структур управления, обеспечивающих принятие решений и выполнение действий, связанных с иницированием, выполнением, отклонением от маршрута или прекращением полета. Эта система определяет, кто и в каких условиях обладает полномочиями на оперативный контроль, какие функции выполняют ответственные лица, а также каким образом обеспечивается безопасность полетов и авиационная безопасность в ходе эксплуатации воздушного судна. Системы оперативного контроля бывают нескольких типов. Примеры систем оперативного контроля приведены в следующей таблице в качестве средства для определения того, каким образом эксплуатант обычно распределяет полномочия.

Система оперативного контроля	Описание
-------------------------------	----------

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОЦЕДУРАМ СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ЧАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	0
		Редакция	02

Система с разделением полномочий (Общее)	Полномочия по оперативному контролю распределяются между КВС и полетным диспетчером (FOO) или назначенным руководителем.
Полностью разделенная система (КВС и FOO)	КВС и полетный диспетчер (FOO) обладают совместными полномочиями в принятии решений, выполнении функций, обязанностей или задач, связанных с оперативным контролем полета. Такие системы характеризуются использованием мониторинга полета и специализированной системы связи (голосовой или электронной), отдельной от системы УВД, для поддержания совместных полномочий.
Частично разделенная система (КВС и FOO)	КВС и полетный диспетчер (FOO) обладают совместными полномочиями во всех решениях, функциях, обязанностях или задачах, связанных с оперативным контролем полета на предполетном этапе, но во время полета исключительные полномочия принадлежат КВС. Такие системы, как правило, включают согласованную точку перехода от совместной к единоличной ответственности (например, начало буксировки или увеличение тяги для взлета). Эта точка перехода также обычно совпадает с моментом, когда MEL перестает применяться, а летный экипаж переходит к выполнению процедур в полете. Частично разделенные системы характеризуются использованием мониторинга полета, если это требуется регулирующими органами или по желанию эксплуатанта, и, как правило, не включают специализированную систему связи, необходимую для поддержания совместных полномочий во время полета.
Система с разделением полномочий (КВС и руководство)	Функционально эквивалентна полностью разделенной системе, за исключением того, что КВС и назначенный руководитель, зачастую директор по полетным операциям или другой должным образом квалифицированный и компетентный руководящий сотрудник, назначенный эксплуатантом, обладают совместными полномочиями в принятии решений, выполнении функций, обязанностей или задач, связанных с оперативным контролем полета.
Система без разделения полномочий (Общее)	Полномочия по оперативному контролю делегируются только КВС, который может получать или не получать поддержку от другого вспомогательного персонала.
Система без разделения полномочий	КВС обладает исключительными полномочиями на принятие любых решений и выполнение всех задач

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОЦЕДУРАМ СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ЧАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	0
		Редакция	02

(КВС — единоличный контроль)	(без помощи других лиц), связанных с оперативным контролем каждого полета. Это не исключает возможность того, что административный персонал может предоставлять, собирать или подготавливать эксплуатационные документы или данные, относящиеся к каждому полету, от имени КВС. Такие системы могут предусматривать мониторинг полета, если это требуется регулирующими органами или по желанию эксплуатанта.
Система без разделения полномочий (КВС с поддержкой)	КВС обладает исключительными полномочиями на принятие любых решений, касающихся оперативного контроля. Однако он получает поддержку от других лиц (например, полетного диспетчера (FOO), ассистента полетного диспетчера (FOA) или руководящего сотрудника), которые не имеют полномочий по оперативному контролю, но несут ответственность за выполнение определенных функций, обязанностей или задач, таких как планирование полета, поддержка полета, брифинг и мониторинг в полете. Такие системы предусматривают мониторинг полета, если это требуется регулирующими органами или по желанию эксплуатанта.

Ассистент полетного диспетчера (FOA) может использоваться в сочетании с полетными диспетчерами (FOO) или назначенными руководителями во всех системах оперативного контроля, за исключением системы без разделения полномочий (только КВС). Однако, если таким сотрудникам делегируются полномочия в системе с разделением полномочий, они будут ограничены их конкретной областью компетенции.


Данная классификация определяет персонал, участвующий в оперативном контроле, их полномочия, обязанности, а также демонстрирует взаимосвязь этих обязанностей с эксплуатационной деятельностью в целом.

0.11 Сокращение

Сокращение	Определение
АиРЭО	Авиационное и радиоэлектронное оборудование
АП	Авиационное происшествие
АПКР	Авиационные правила Кыргызской Республики
АТ	Авиационная техника
БП	Безопасность полетов
ВЛН	Весенне-летняя навигация
ВЛП	Весенне-летний период
ВС	Воздушное судно
ВТ	Воздушный транспорт

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОЦЕДУРАМ СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ЧАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	0
		Редакция	02

ГАГА при КМ КР	Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики.
КБП	Комитет Безопасности Полетов
КР	Кыргызская Республика
МБП	Менеджер безопасности полетов
ОГА	Орган Гражданской Авиации
ОЗН	Осенне-зимняя навигация
ОЗП	Осенне-зимний период
ПАПД	Программа Анализа Полетных Данных
ПИ	Полетная информация
РЛЭ	Руководство по лётной эксплуатации
РВСЭ	Руководство по выдаче сертификата эксплуатанта
РПП	Руководство по производству полетов
РУБП	Руководство по управлению безопасностью полетов
СМК	Система менеджмента качества.
СУБП	Система Управления Безопасностью Полётов
ТО	Техническое обслуживание
ЭВТ	Эксплуатант воздушного транспорта
AFM	Руководство по Эксплуатации (Aircraft Flight Manual)
АММ	Руководство по Техническому Обслуживанию (Aircraft Maintenance Manual)
САТ II/III	Категория захода на посадку в условиях ограниченной видимости (Category II/III)
CDL	Перечень отклонений от заявленной конфигурации (Configuration Deviation List)
ERP	План мероприятий на случай аварийной ситуации (Emergency Rescue Plan).
FCOM	Руководство по Летной Эксплуатации (Flight Crew Operations Manual)
KPI	Ключевые показатели эффективности (Key Performance Indicators).
MEL	Перечень допустимых отказов (Minimum Equipment List)
MMEL	Основной перечень допустимых отказов (Master Minimum Equipment List)
MPD	Отклонение от программы технического обслуживания (Maintenance Program Deviation)
PBN	Навигация на основе характеристик (Performance Based Navigation)
RVSM	Уменьшенный минимум вертикального эшелонирования (Reduced Vertical Separation Minimum)

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОЦЕДУРАМ СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ЧАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	0
		Редакция	02

SMS	Система управления безопасностью (Safety Management System).
SOP	Стандартные процедуры выполнения полета (Standard Operation Procedures)
SPI	Показатели уровня безопасности (Safety Performance Indicators).
SPT	Заданный уровень безопасности (Safety Performance Target).
SRM	Руководство по аварийно-спасательным процедурам (Save and Rescue Manual)
QRH	Сборник действий в аварийных ситуациях (Quick Reference Handbook)
WBM	Руководство по массе и центровке (Weight and Balance Manual)

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОЦЕДУРАМ СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ЧАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	0
		Редакция	02

0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий

Номер раздела	Номер страницы	Номер ревизии	Действует с:
Раздел 0	1	00	03.03.2025
Раздел 0	2	00	03.03.2025
Раздел 0	3	00	03.03.2025
Раздел 0	4	00	03.03.2025
Раздел 0	5	00	03.03.2025
Раздел 0	6	00	03.03.2025
Раздел 0	7	00	03.03.2025
Раздел 0	8	00	03.03.2025
Раздел 0	9	00	03.03.2025
Раздел 0	10	00	03.03.2025
Раздел 0	11	00	03.03.2025
Раздел 0	12	00	03.03.2025
Раздел 0	13	00	03.03.2025
Раздел 0	14	00	03.03.2025
Раздел 1	15	00	03.03.2025
Раздел 1	16	00	03.03.2025
Раздел 1	17	00	03.03.2025
Раздел 1	18	00	03.03.2025
Раздел 1	19	00	03.03.2025
Раздел 1	20	00	03.03.2025
Раздел 1	21	00	03.03.2025
Раздел 1	22	00	03.03.2025
Раздел 1	23	00	03.03.2025
Раздел 1	24	00	03.03.2025
Раздел 2	25	00	03.03.2025
Раздел 2	26	00	03.03.2025
Раздел 2	27	00	03.03.2025
Раздел 2	28	00	03.03.2025
Раздел 2	29	00	03.03.2025
Раздел 3	30	00	03.03.2025
Раздел 3	31	00	03.03.2025
Раздел 3	32	00	03.03.2025
Раздел 3	33	00	03.03.2025
Раздел 3	34	00	03.03.2025
Раздел 3	35	00	03.03.2025
Раздел 3	36	00	03.03.2025
Раздел 4	37	00	03.03.2025
Раздел 5	38	00	03.03.2025
Раздел 5	39	00	03.03.2025
Раздел 5	40	00	03.03.2025
Раздел 6	41	00	03.03.2025

<p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОЦЕДУРАМ СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ЧАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	0
		Редакция	02

Раздел 7	1	00	03.03.2025
Раздел 7	2	00	03.03.2025
Раздел 8	3	00	03.03.2025
Раздел 8	4	00	03.03.2025
Приложение 1	5	00	03.03.2025
Приложение 1	6	00	03.03.2025
Приложение 1	7	00	03.03.2025
Приложение 1	8	00	03.03.2025

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	1
		Редакция	02

1. Общие положения

Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного транспорта (ЭВТ) и организации работы полетных диспетчеров разработана с целью обеспечения стандартами и инструктивным материалом авиационных инспекторов уполномоченной организации в сфере гражданской авиации (ГАГА КР) и операторов/эксплуатантов 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 эксплуатант продемонстрировал отвечающие требованиям адекватную организационную структуру, методику управления и контроля за производством полетов, программу подготовки, а также систему наземного и технического обслуживания, которые соответствуют установленному характеру и объему полетов. Как правило, 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 сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер.

Ответственность за руководство полетами возлагается на командира воздушного судна и сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера только в том случае, если утвержденным эксплуатантом методом контроля и наблюдения за производством полетов предусматривается использование персонала сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров.

Эксплуатант разрабатывает политику и процедуры для третьих сторон, выполняющих функции оперативного управления полетами от его имени.

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.

Инструктивный материал, касающийся организации по эксплуатационному контролю и роли сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчера, содержится в Руководстве по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (Дос 8335). Подробный инструктивный материал по полномочиям, обязанностям и ответственности сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера содержится в документе "Подготовка руководства по производству полетов" (Дос 9376). Требования в отношении возраста, умения, знаний и опыта аттестованных сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров, имеющих свидетельства, содержатся в Приложении 1 ИКАО.

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	1
		Редакция	02

1.1.1 Применимость

В настоящем документе представлены приемлемые средства обеспечения соответствия, требования, обязанности и технические инструкции по внедрению системы диспетчерского управления полетами/оперативного контроля в деятельность держателей АОС.

Настоящая инструкция устанавливает требования к оперативному и диспетчерскому управлению полетами воздушных судов. Она применяется к эксплуатанту, осуществляющему такие полеты, вне зависимости от того, выполняет ли он функции оперативного контроля самостоятельно или передает их внешней организации (аутсорсинг). Положения данного раздела применимы к эксплуатанту с учетом используемой системы оперативного контроля, порядка делегирования полномочий, а также распределения ответственности, функций, обязанностей и задач среди задействованного персонала.

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.

1.2 Сотрудник по обеспечению полетов/ Полетный диспетчер

1.2.1 Обязанности сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера

Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер, когда он работает в соответствии с методом контроля и наблюдения за производством полетов, выполняет следующие обязанности:

- оказывает помощь командиру воздушного судна в подготовке к полету и обеспечивает соответствующую информацию;
- оказывает помощь командиру воздушного судна в подготовке рабочего плана полета и плана полета, подлежащего подачи в органы ОВД;
- с помощью соответствующих средств обеспечивает командира воздушного судна в полете информацией, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета;
- уведомляет соответствующие органы в том случае, когда определить местоположение самолета с помощью средств слежения за воздушными судами не представляется возможным, а попытки установить связь являются безуспешными;
- когда применимо, оказывает помощь командиру воздушного судна в подготовке предварительного плана полета и представляет его органу, назначенному соответствующим полномочным органом ОВД;
- подписывает, когда применимо, и представляет план полета органу, назначенному соответствующим полномочным органом ОВД.

В случае аварийной обстановки сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер:

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	1
		Редакция	02

Если сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер первым узнает об аварийной ситуации, в результате которой возникает угроза для безопасности самолета или людей, то действия этого лица в соответствии с нижеприведенными пунктами предусматривают, когда это необходимо, незамедлительное уведомление соответствующих полномочных органов о характере ситуации и передачу запроса на оказание помощи, если она требуется;

- а) инициирует выполнение процедур, предусмотренных руководством по производству полетов, избегая при этом принятия любого действия, которое противоречило бы правилам УВД;
- б) передает командиру воздушного судна информацию, касающуюся безопасности полетов, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета, включая информацию, касающуюся любых изменений плана полета, необходимость которых возникает в ходе этого полета.

В равной степени важно, чтобы в ходе этого полета командир воздушного судна также передавал аналогичную информацию сотруднику по обеспечению полетов/полетному диспетчеру, в частности в контексте аварийных ситуаций.

1.2.2. Допуск к работе


Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер не допускается к работе, если он:

- а) не прошел успешно специализированный учебный курс, охватывающий все конкретные элементы его утвержденной методики управления и контроля за производством полетов указанной в Руководстве по производству полетов эксплуатанта;
- б) в течение предшествующих 12 месяцев не совершил, находясь в кабине экипажа, по крайней мере одного квалификационного полета в одном направлении над любым районом, в пределах которого он уполномочен осуществлять контроль за полетами. Этот полет должен включать посадки на возможно большем числе аэродромов.

Примечание. Для целей квалификационного полета сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер должен уметь контролировать работу системы внутренней переговорной связи летного экипажа и средств радиосвязи и уметь отслеживать действия летного экипажа.

(с) не продемонстрировал эксплуатанту знание:

- (1) содержания руководства по производству полетов;
- (2) используемого бортового радиооборудования;
- (3) используемого бортового навигационного оборудования;

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	1
		Редакция	02

(d) не продемонстрировал эксплуатанту знание следующих подробностей, касающихся полетов, за которые данный сотрудник несет ответственность, и районов, в пределах которых это лицо уполномочено осуществлять контроль за полетами:

- 1) сезонных метеорологических условий и источников метеорологической информации;
- 2) влияния метеорологических условий на прием радиосигналов используемым бортовым оборудованием;
- 3) особенностей и ограничений каждой навигационной системы, которая используется эксплуатантом;
- 4) инструкций по загрузке самолетов;

e) не продемонстрировал эксплуатанту знание и навыки в области возможностей человека применительно к обязанностям полетного диспетчера;

Сотруднику по обеспечению полетов/полетному диспетчеру, допущенному к работе, следует постоянно поддерживать уровень знаний всех эксплуатационных особенностей, которые имеют отношение к такой деятельности, включая знания и навыки в области возможностей человека. (ICAO Doc 7192-AN/857 Part D-3, DRM Dispatch Recourse Management), а также периодическую подготовку по RVSM, TCAS, CFIT, PBN и EGPWS.

Требования периодической наземной подготовки могут удовлетворяться посредством прохождения заочных курсов, дистанционного обучения или сдачи письменных экзаменов. Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер не допускается к работе, если он в течение 12 месяцев не исполнял своих обязанностей, пока не будут удовлетворены положения п. 1.2.2.

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЁТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	1
		Редакция	02

1.4 Квалификационные требования, предъявляемые для сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера.

- 1) Кандидат должен быть не моложе 21 года;
- 2) Кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства сотрудника по обеспечению полётов, по крайней мере, в следующих областях:

а) воздушное право:

- правила и положения, касающиеся обеспечения полётов и обладателя свидетельства сотрудника по обеспечению полётов;
- соответствующие правила и процедуры обслуживания воздушного движения;

б) общие знания по воздушным судам:

- принципы работы двигателей самолётов, систем и приборного оборудования;
- эксплуатационные ограничения самолётов и двигателей;
- перечень минимального оборудования и перечень отклонений от конфигурации;

в) расчёт лётных характеристик, процедуры планирования и загрузка:

- влияние загрузки и распределения массы на лётно-технические характеристики воздушных судов;
- расчёты массы и центровки;
- оперативное планирование полёта;
- расчёты расхода топлива и продолжительности полёта по топливу;
- процедуры выбора запасного аэропорта;
- управление крейсерским полётом по маршруту;
- увеличенная дальность полёта;
- взлётные характеристики, включая критерии и ограничения по длине взлётно-посадочной полосы, набору высоты и пролёту препятствий;
- характеристики полёта в крейсерском режиме, включая минимальные абсолютные высоты, планирование сценариев декомпрессии/отказа двигателя/полёта с выпущенными шасси;
- посадочные характеристики, включая критерии и ограничения по заходу на посадку, набору высоты и длине взлётно-посадочной полосы;
- подготовка и представление планов полёта для целей ОВД;
- основные принципы систем планирования с помощью компьютеров/программного обеспечения;

г) возможности человека:

- возможности человека применительно к обязанностям сотрудника по обеспечению полётов, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

д) метеорология:

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЁТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	1
		Редакция	02

- авиационная метеорология;
- перемещение областей низкого и высокого давления;
- структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия взлёта, полёта по маршруту и посадки;
- понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов;
- коды и сокращения;
- правила получения и использование метеорологической информации;

е) навигация:

- принципы воздушной навигации и особенно правила выполнения полёта по приборам;

ж) эксплуатационные правила:

- пользование аэронавигационной документацией и стандартными эксплуатационными правилами;
- эксплуатационные процедуры перевозки обычных и опасных грузов;
- процедуры, касающиеся авиационных происшествий и инцидентов;
- правила полётов в аварийной ситуации;
- процедуры, связанные с актами незаконного вмешательства и диверсиями в отношении воздушных судов;

з) принципы полёта:

- принципы полёта, относящиеся к соответствующей категории воздушного судна;


и) радиосвязь:

- правила ведения связи с воздушными судами и соответствующими наземными станциями.

3) Кандидат проработал в общей сложности два года на какой-либо одной или нескольких (в любом сочетании) должностях при условии, что при любом сочетании опыта период работы в любой из перечисленных ниже должностей составляет не менее одного года:

- а) член лётного экипажа воздушного судна транспортной авиации; или
- б) метеоролог в организации, обеспечивающей полёты воздушных судов транспортной авиации; или
- в) диспетчер УВД или технический руководитель сотрудников по обеспечению полётов или службы производства полётов воздушных судов транспортной авиации; или
- г) проработал по крайней мере один год в качестве сотрудника, оказывающего помощь в обслуживании полётов воздушных судов транспортной авиации; или
- д) успешно закончил курс подготовки по утверждённой программе.

4) Кандидат проработал под наблюдением сотрудника по обеспечению полётов не менее 90 рабочих дней на протяжении 6 месяцев непосредственно перед подачей заявления;

 ГАГА <small>Государственный Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</small>	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	1
		Редакция	02

5) Кандидат продемонстрировал свою способность:

- а) идентифицировать и получать аэронавигационные данные и другую информацию, имеющие отношение к анализу эксплуатационных ситуаций и рисков;
- б) идентифицировать и оценивать факторы риска и возможные последствия для выполнения полёта;
- в) идентифицировать и оценивать действия с учётом рисков, влияющих на безопасность и регулярность полётов;
- г) определять надлежащий порядок действий, определённых в руководствах по производству полётов;
- д) применять соответствующие стандартные и нестандартные процедуры, установленные в руководстве по производству полётов, для планирования, продолжения, изменения маршрута или прекращения полёта с учётом безопасности воздушного судна, регулярности и рентабельности полётов;
- е) производить приемлемые анализы погоды;
- ж) проведение инструктажей об условиях погоды по воздушной трассе;
- з) идентифицировать и применять эксплуатационные ограничения и минимумы с учётом погодных условий, состояния воздушного судна и соответствующих навигационных процедур;
- и) определять оптимальный маршрут полёта и готовить точные, заполненные от руки и/или с помощью компьютера планы полётов;
- к) обеспечивать оперативный контроль и помощь в расчётах маршрута полёта в неблагоприятных метеорологических условиях;
- л) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибок.

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	1
		Редакция	02

1.5 Требования, предъявляемые к подготовке сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера.

Эксплуатант не должен проводить подготовку полетных диспетчеров, если программа подготовки не была принята и одобрена со стороны ОГА в Руководстве по производству полетов эксплуатанта, в части - D. Руководстве по производству полетов эксплуатанта должно содержать подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера, выполняющего свои функции в соответствии с методом осуществления контроля за производством полетов согласно п. 1.1.

Примечание. Подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера приведены в п. 1.5.

В руководстве должны быть указаны типы подготовки в отношении конверсии (Company Conversion Training), различий типов ВС (AC Type Difference Training), начального и повторного обучения (Initial and Recurrent Training), операций ETOPS (если применимо).

Подготовка полетных диспетчеров должны проводиться только полетным диспетчером инструктором или TRI, имеющими соответствующую квалификацию по предметам.

1.5.1 Виды подготовки

Для сотрудников по обеспечению полетов/полетным диспетчерам, применяются следующие виды подготовки:

- а) первоначальная подготовка (Initial Training)
- б) периодическая подготовка (Recurrent Training)
- в) квалификационная подготовка (Qualification Training)
- г) переподготовка на другой тип ВС (AC Type Difference Training/Type Rating Training)

Факторами, определяющими соответствующую категорию подготовки, являются предшествующий опыт работы кандидата.

А) Первоначальная подготовка

Подготовка, необходимая кандидатам, не имеющим предшествующего опыта работы сотрудником по обеспечению полетов/полетным диспетчером, для получения лицензии.

Первоначальная подготовка, делится на два этапа.

1. Этап - теоретическая подготовка.

Рекомендованное количество часов и необходимые предметы, которые должны быть включены в программу подготовки, приведены в таблице 1.

2. Этап - практическая подготовка, включая требования к подготовке на рабочем месте (on-job training), приведены в таблице 2.

Б) Периодическая подготовка

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	1
		Редакция	02

Подготовка, необходимая для лицензированных специалистов, которые прошли обучение и получили соответствующую квалификацию и должны проходить периодическое обучение и проверку компетентности в течение соответствующего периода, чтобы сохранить квалификацию.

Каждый сотрудник должен проходить периодическую подготовку не реже одного раза в 12 календарных месяцев. Объем данной подготовки должен составлять не менее 1/3 от объема первоначальной подготовки, за исключением обучения по вопросам человеческого фактора, которое необходимо проходить ежегодно в полном объеме.

Программа периодической подготовки

Ежегодная периодическая подготовка проводится в соответствии с деятельностью держателя сертификата эксплуатанта и в соответствии с его РПП, часть D, «Программа подготовки полетных диспетчеров». Программа должна включать как минимум:

(а) Периодическую подготовку по предметам первоначального курса подготовки сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров, включая:

1. Авиационные правила и их применение;
2. Масса, центровка и летно-технические характеристики воздушных судов;
3. Навигация;
4. Метеорология;
5. Контроль массы и центровки воздушных судов;
6. Перевозка опасных грузов воздушным транспортом;
7. Планирование полета;
8. Мониторинг полета;
9. Радиосвязь;
10. Человеческий фактор;
11. Безопасность полетов, включая действия в чрезвычайных и нештатных ситуациях.

(б) Периодическая подготовка по специальным разрешениям (если применимо), включая:

- 1) EDTO (Extended Diversion Time Operations), в том числе:
 - Введение в правила EDTO;
 - Маршруты и аэродромы, предназначенные для использования в районе операций EDTO;
 - Выполнение операций EDTO;
 - Операционные процедуры.
- 2) PBN, MNPS, RVSM и AWO, включая:
 - Требования;
 - План полета;

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	1
		Редакция	02

- Минимальный перечень исправного оборудования (MEL);
- Нормальные процедуры;
- Непредвиденные (аварийные) процедуры.

(с) Выполнение как минимум одного квалификационного полета в кабине экипажа каждые 12 месяцев в одном направлении над любым районом, в пределах которого он уполномочен осуществлять контроль за полетами. Этот полет должен включать посадки на возможно большем числе аэродромов.

В) Квалификационная подготовка

Квалификационная подготовка предназначена для лицензированных специалистов, которые уже прошли обучение, получили соответствующую квалификацию и обязаны проходить периодическое обучение и проверку компетентности в установленные сроки для поддержания своей квалификации. В ходе данной подготовки особое внимание уделяется обязанностям сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера, а также отдельным темам первоначальной подготовки.

Этот вид подготовки проводится в случае, если сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер не проходил периодическую подготовку более 12 календарных месяцев. Объем подготовки определяется эксплуатантом с учетом продолжительности перерыва и специфики профессиональной деятельности специалиста.


В случае если периодическая подготовка не проводилась более 36 месяцев, специалист обязан пройти первоначальную подготовку.

Г) Переподготовка на другой тип ВС

Подготовка, необходимая для лицензированных специалистов, которые прошли обучение и получили соответствующую квалификацию и будут допущены к обеспечению нового типа ВС.

Курс теоретической подготовки по типам воздушных судов для сотрудников по обеспечению полетов / полетных диспетчеров включает следующие дисциплины и объем:

Предмет	Рекомендуемая продолжительность (в часах):
1. Общее представление о воздушном судне в контексте его эксплуатации. <ul style="list-style-type: none"> • Операционные данные из FCOM самолета — принципы эксплуатации ВС и работы его систем управления и приборного оборудования. • Операционные характеристики, ограничения воздушного судна и систем управления. 	10

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	1
		Редакция	02

<ul style="list-style-type: none"> • Использование и проверка исправности оборудования и систем ВС, включая системы управления полетом, автопилот. • Принципы работы и правила эксплуатации систем управления. • Техническое обслуживание ВС, систем и систем управления, а также меры безопасности. • Влияние атмосферных условий на характеристики эксплуатации воздушного судна. 	
<p>2. Летно-технические характеристики воздушного судна, планирование и загрузка</p> <ul style="list-style-type: none"> • Операционные данные из руководства по эксплуатации воздушного судна (FCOM) — влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики полета и управляемость воздушного судна, расчет массы и центровки. • Использование и применение параметров, данные по взлету, посадке и другие эксплуатационные характеристики. • Планирование полета до вылета, подготовка и заполнение полетных планов ATS. • Процедура установки высотомеров. 	12
<p>3. Навигация</p> <ul style="list-style-type: none"> • Принципы воздушной навигации. • Использование аэронавигационной документации. • Правила выполнения полетов по приборам. 	5
<p>4. Правила эксплуатации</p> <ul style="list-style-type: none"> • Принципы полетов, относящиеся к соответствующей категории воздушного судна. • Процедуры при авиационных происшествиях и инцидентах. • Правила полетов в экстренных ситуациях. • Операционные процедуры для перевозки грузов общего назначения. 	6
<p>5. Основы полета</p> <ul style="list-style-type: none"> • Практическая аэродинамика. 	4

1.5.2 Программа подготовки EDTO

Требования

Программа подготовки EDTO применяется к сотрудникам по обеспечению полетов/полетным диспетчерам, назначенным для работы с воздушными судами, выполняющими операции EDTO.

Программа подготовки

Ревизия:00	03.03.2025	Страница:27
------------	------------	-------------

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	1
		Редакция	02

Первоначальная подготовка EDTO должна проводиться в соответствии с Руководством по производству полетов эксплуатанта, часть D, «Программа подготовки полетных диспетчеров». Курс должен включать, по крайней мере:

- (a) Введение в правила EDTO;
- (b) Маршруты и аэродромы, предназначенные для использования в районе операций EDTO;
- (c) эксплуатационные характеристики;
- (d) процедуры.

1.5.3 Записи по обучению/подготовке

Эксплуатант обязан вести следующие записи о подготовке полетных диспетчеров:

- (a) Конверсионная подготовка (conversion training), подготовка по различиям (difference) и первоначальная подготовка EDTO, включая соответствующую проверку;
- (b) Периодическая подготовка;
- (c) Подготовка по опасным грузам, проводимая через два года после первоначальной и периодической подготовки.

1.5.4 Полетный диспетчер-инструктор

Требования к допуску:

- (a) Наличие действующего свидетельства сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера, выданного или признанного ОГА КР, либо наличие лицензии TRI/TRE;
- (b) Опыт работы в качестве сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера или TRI/TRE на коммерческом воздушном транспорте не менее 3 лет с действующим 12-месячной периодической подготовкой;
- (c) Успешное прохождение ознакомительного курса по методике преподавания;
- (d) Успешно завершена оценка уровня навыков посредством демонстрационной лекции и собеседование в ОГА (при необходимости);
- (e) Прохождение оценки уровня квалификации через демонстрационную лекцию и собеседование с представителями ОГА (при необходимости);
- (e) Находиться под наблюдением достаточно квалифицированного инструктора полетного диспетчера или TRI/TRE при проведении первых лекций курса подготовки полетных диспетчеров.


 ГАГА <small>Государственный Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</small>	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛетаМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	1
		Редакция	02


Таблица 1

Предмет	Рекомендуемая продолжительность (часы)	
	Обучаемые без предшествующего опыта	Обучаемые с предшествующим опытом
Авиационные правила и их применение	30	18
Авиационная теория	12	6
Масса, центровка и летно-технические характеристики воздушных судов	27	15
Навигация	24	12
Организация воздушного движения	39	21
Метеорология	42	21
Контроль массы и центровки воздушных судов	27	15
Перевозка опасных грузов по воздуху	9	9
Планирование полетов	18	9
Мониторинг полета	16	16
Радиосвязь	18	6
Человеческий фактор	15	15
Безопасность полетов, включая действия в чрезвычайных и нестандартных ситуациях	8	6
Общее время	285	169

Таблица 2

Практическая подготовка	
Прикладное практическое производство полетов	25 часов
Летная подготовка на тренажере в условиях приближенных к реальным (LOFT)	4 часа
Практика отправления рейсов (обучение на рабочем месте)	90 рабочих дней
Знакомство с системой маршрутов	7 дней

Данные приведенные в Таблице 2 носят рекомендационный характер и могут быть изменены эксплуатантом в зависимости от специфики каждого эксплуатанта. Объем “Обучения на рабочем месте” в любом случае, не может быть менее чем 90 рабочих дней.

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	2
		Редакция	02

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.


Круг обязанностей сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера включает оказание помощи командиру воздушного судна при подготовке к полету, составление рабочих планов полета и планов полета ОВД, поддержание контактов с органами обслуживания воздушного движения, метеорологической службой и службой связи и предоставление во время полета командиру воздушного судна информации, необходимой для безопасного и эффективного выполнения полета. Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер обязан также следить за ходом выполнения каждого полета в районе его компетенции и передавать командиру воздушного судна распоряжения авиакомпании, касающиеся отмены, изменения маршрута или изменения плана полета, если выполнение прежнего плана больше не представляется возможным. В связи с вышеизложенным следует иметь в виду, что в конечном итоге всю полноту ответственности за безопасность полета несет командир воздушного судна.

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 всеми процессами. Эксплуатант может также возложить ответственность за выполнение конкретных функций оперативного контроля, обязанностей или задач, связанных с выполнением каждого полета, на 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 делегирует полномочия на начало, продолжение, перенаправление или прекращение каждого полета квалифицированным лицам.

В то же время 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.

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

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	2
		Редакция	02

оперативному управлению полетами. Данная функция возлагается на 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 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 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 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 РПП 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.

Эксплуатант устанавливает и документирует:

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	2
		Редакция	02

- 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


В случае использования Полетных диспетчеров в системе оперативного управления эксплуатант возлагает на такой персонал ответственность за:

- а) Оказание помощи КВС в подготовке к полету и предоставление необходимой информации;
- б) Оказание помощи КВС в подготовке эксплуатационных планов и планов полетов ОВД;
- в) При необходимости подписание эксплуатационного плана полета и плана полета ОВД;
- г) Подача плана полета ОВД в соответствующий орган ОВД;
- д) Предоставление КВС соответствующей информации, необходимой для безопасного проведения полета;
- е) 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;
- ж) В случае возникновения чрезвычайной ситуации инициировать соответствующие процедуры.

Эксплуатант осуществляет в соответствии с требованиями авиационных правил прием на работу специалистов, включая лиц из числа авиационного персонала, организацию подготовки и контроль их квалификации.

Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы весь авиационный персонал, обеспечивающий и выполняющий полеты, был проинструктирован относительно своих обязанностей и функций.

Обладателям предусмотренных АПКР-1 свидетельств запрещается выполнять функции, предоставляемые свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, находясь под воздействием любого психоактивного вещества.

 ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	2
		Редакция	02

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.

У эксплуатанта должны быть разработаны инструкции, которые 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. Такие процедуры должны гарантировать что Полетный диспетчер:


- Иницирует аварийные процедуры, избегая при этом любых действий, которые могут противоречить процедурам УВД;
- Незамедлительно уведомляет соответствующие органы и заинтересованных лиц о характере ситуации согласно схеме оповещения;
- Запрашивает помощь, если требуется;
- 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 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 в 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.

Процедуры, указанные в пункте а), 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

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	2
		Редакция	02

“действия в чрезвычайных ситуациях” и предпринимать любые действия, необходимые в интересах безопасности пассажиров и воздушного судна.

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.

Эксплуатант планирует и реализует процедуры, обеспечивающие своевременное ознакомление персонала эксплуатанта с необходимой информацией, включая информацию о безопасности полетов, авиационной безопасности, персонале организации, изменениях в законах, правилах и нормативно правовых актах государств, на территории которых осуществляется деятельность эксплуатанта, а также в руководствах эксплуатанта.

Эксплуатант должен разработать руководства и инструкции для использования персоналом оперативного контроля, которые могут быть выпущены в виде отдельных частей и которые должны содержаться или ссылаться на политику, процедуры и другие руководства или информацию, необходимую для соблюдения применимых положений, законов, правил и стандартов эксплуатанта.


Целью данного положения является обеспечение того, чтобы персонал оперативного контроля мог найти всю информацию, необходимую для выполнения своих функций.

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.


Эксплуатант должен иметь описание Операционного плана полета (OFP) опубликованного в РПП, технические характеристики оперативного плана полета (OFP)

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, технический рейс);
- Планируемая крейсерская скорость и время полета между путевыми точками/контрольными точками;
- Планируемая высота и эшелоны полета;
- Расчеты топлива;

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	2
		Редакция	02

- Наличие топлива на борту при запуске двигателей;
- Запасной(ые) аэродром(ы) для пункта назначения, по маршруту полета и если применимо, запасной для взлета;

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	3
		Редакция	02

3. Обеспечение полетов.

Эксплуатант должен разработать процедуру, обеспечивающую создание оперативного плана полета (OFP) для каждого предполагаемого полета.

Эксплуатант должен разработать процедуры, обеспечивающие согласование изменений в плане полета ОВД, когда это практически возможно, с соответствующим органом ОВД перед передачей их на воздушное судно.

Эксплуатант должен разработать 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 вылета информации, доступной эксплуатанту в виде официальной информации, опубликованной службами аэронавигационной информации.


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

- а) - Навигационные средства;
- б) - Взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, перроны;
- в) - Состояния перрона;
- г) - Осветительные приборы;
- д) - Аэропортовые аварийно-спасательные службы;
- е) - Применимые эксплуатационные минимумы.

Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы запланированный полет не начинался или не продолжался, пока он на основании обоснованных данных не удостоверится в том, что воздушное пространство, в пределах которого проходит предполагаемый маршрут от аэродрома вылета до аэродрома прибытия, включая предполагаемые аэродромы взлета, назначения и запасные аэродромы на маршруте, может безопасно использоваться для производства запланированных полетов. В тех случаях, когда полет предполагается выполнять над зонами конфликтов или в непосредственной близости от них, проводится оценка риска и принимаются соответствующие меры по снижению риска для обеспечения безопасности полетов.

Если эксплуатанту разрешено выполнять определенные части коммерческого полета в соответствии с правилами визуальных полетов (ПВП), у эксплуатанта должны быть инструкции и процедуры, которые:

- Указывают тип плана полета, который будет подан в соответствующий орган ОВД;

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	3
		Редакция	02

- 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.

Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, гарантирующие, что полет, выполняемый в соответствии с ППП, и:

- Не будет начат из аэропорта вылета, если метеорологические условия не соответствуют установленным эксплуатантом эксплуатационным минимумам взлета в аэропорту для этого полета или ниже их; и

- Не будет начат если в аэропорту вылета, аэропорту назначения и/или в каждом требуемом запасном аэропорту, текущие метеорологические сводки или комбинация текущих сводок и прогнозов указывают на то, что метеорологические условия прогнозируемые ко времени прилета будут ниже установленных эксплуатантом минимумов

3.1 Стандарты относительно летно-технических характеристик ВС и планирования загрузки, полетов в условиях обледенения.


Эксплуатант должен разработать инструкции и процедуры, гарантирующие, что запланированный полет не превысит максимальные характеристики взлетной, полетной и посадочной массы, основанные на условиях окружающей среды, ожидаемых ко времени вылета, по маршруту полета и ко времени 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 превышением веса.

Воздушное судно эксплуатируется в соответствии с положениями сертификата летной годности, 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).

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	3
		Редакция	02

3.2 Учет возможных условий обледенения

Эксплуатант должен разработать инструкции и процедуры, гарантирующие, что полет, который будет выполняться в фактических 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 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 должны быть средства, позволяющие исключить использование необорудованных самолетов на рейсах в прогнозируемых условиях обледенения.

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.

Эксплуатант должен предусмотреть в РПП процедуры по устранению (предупреждению) обледенения и контролю за выполнением этих процедур

3.3 Стандарты относительно условий полета.

Если эксплуатант выбирает и указывает запасные аэродромы по маршруту в OFP, у эксплуатанта должны быть инструкции и процедуры, гарантирующие что выбранные запасные аэродромы удовлетворяют требованиям эксплуатанта для захода на посадку и посадки, погода на этих аэродромах должна соответствовать или быть выше, установленных эксплуатантом метеорологических минимумов. Одним из способов обеспечения соответствия эксплуатационных минимумов на запасных аэродромах по маршруту, является использование планируемых минимумов (на этапе планирования). Что в свою очередь должно обеспечить соответствие фактической погоды установленному минимуму аэродрома в момент ухода ВС на запасной аэродром.

Эксплуатант должен разработать процедуры, гарантирующие что о любых несоответствиях или возникших отказах оборудования, выявленных в ходе выполнения полетов, будет незамедлительно сообщено ответственному полномочному органу. Также эксплуатант должен обеспечить незамедлительное распространение информации, касающейся такого несоответствия, во все задействованные подразделения, связанные с операционной деятельностью эксплуатанта.

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	3
		Редакция	02

Данное положение касается ситуаций, когда сотрудники оперативного управления узнают о любых нештатных ситуациях в работе средств (например, об изменениях в работе навигационных средств, закрытии взлетно-посадочной полосы и т.д.) из отчетов летного экипажа, ОВД, властей аэропорта и/или других источников. Ожидается, что персонал оперативного контроля будет сообщать о любых критических для безопасности отклонениях соответствующим органам и соответствующим оперативным подразделениям в пределах производства полетов эксплуатанта.

Если эксплуатант перевозит опасные грузы, он должен обеспечить условия, что назначенный персонал оперативного контроля:

- Имеет доступ к той же информации об опасных грузах, перевозимых на борту воздушного судна, что и КВС;
- незамедлительно предоставлять подробную информацию об опасных грузах, перевозимых на борту ВС, экстренным службам, реагирующим на происшествие или серьезный инцидент с воздушным судном эксплуатанта.

3.4 Выбор запасных аэродромов


Эксплуатант должен разработать систему, процесс и/или процедуры выбора запасного аэропорта, чтобы обеспечить выбор и указание соответствующего запасного аэропорта взлета в OFP

3.4.1 Запасной аэродром при взлете

Запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета в тех случаях, когда метеорологические условия на аэродроме вылета ниже установленных эксплуатантом посадочных минимумов аэродрома для данного полета или если не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

Запасной аэродром при взлете располагается в пределах следующего времени полета от аэродрома вылета:

- а) самолеты с двумя двигателями: 1 ч времени полета на крейсерской скорости с одним отказавшим двигателем, определенном в соответствии с руководством по летной эксплуатации воздушного судна, рассчитанного в МСА и в штительных условиях с использованием фактической взлетной массы или;
- б) самолеты с тремя или более двигателями: 2 ч времени полета на крейсерской скорости при всех работающих двигателях, определенном в соответствии с руководством по летной эксплуатации воздушного судна, рассчитанного в МСА и в штительных условиях с использованием фактической взлетной массы или;
- в) самолеты, выполняющие полеты (EDTO), в тех случаях, когда отсутствует аэродром, отвечающий критериям по расстояниям, указанным в пунктах а) и б) выше первый имеющийся запасной аэродром, расположенный в пределах разрешенного для данного

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	3
		Редакция	02

эксплуатанта максимального времени ухода на запасной аэродром с учетом фактической взлетной массы.

Для аэродрома, выбранного в качестве запасного для аэродрома взлёта, имеющаяся информация указывает на то, что к расчётному времени использования условия на нём будут соответствовать или превышать эксплуатационные минимумы аэродрома, установленные эксплуатантом для такого производства полётов.

3.4.2. Запасные аэродромы на маршруте

Запасные аэродромы на маршруте-при производстве полетов EDTO самолетами с двумя газотурбинными двигателями, выбираются и указываются в представленном рабочем плане полета и, если применимо, в предварительном плане полета

3.4.3 Запасные аэродромы для аэродрома назначения

При полете, выполняемом по правилам полетов по приборам, выбирается и указывается в представленном рабочем плане полета и, если применимо, в предварительном плане полета по крайней мере один запасной аэродром пункта назначения, за исключением тех случаев, когда:

- а) продолжительность полета от аэродрома вылета или от точки на маршруте, где изменяется план полета до аэродрома пункта назначения, определяется с учетом метеорологических условий и оперативной информации в отношении полета, дающих основание для достаточной уверенности в том, что в расчетное время использования аэродрома:
- б) заход на посадку и посадка могут выполняться в визуальных метеорологических условиях; и
- в) на аэродроме пункта назначения к расчётному времени его использования имеются независимые рабочие ВПП, среди которых, по крайней мере, одна оборудована для захода на посадку по приборам; или
- г) аэродром является изолированным.

Производство полетов на изолированные аэродромы не требует выбора запасного(ых) аэродрома(ов) пункта назначения и планируется:

- а) для каждого полета на изолированный аэродром определяется рубеж ухода;
- б) полет, выполняемый на изолированный аэродром, продолжается после прохождения рубежа ухода только в том случае, если оценка метеорологических условий, воздушного движения и прочих оперативных условий на данный момент свидетельствует о том, что в расчетное время использования аэродрома можно произвести безопасную посадку.

Независимыми ВПП являются две или более ВПП на том же самом аэродроме, расположенные таким образом, что если одна ВПП закрыта, то производство полетов можно обеспечивать с помощью другой (их) ВПП.

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	3
		Редакция	02

Два запасных аэродрома пункта назначения выбираются и указываются в представленном рабочем плане полёта применимо, в предварительном плане полета в тех случаях, когда для аэродрома пункта назначения:

- a) метеорологические условия в расчетное время использования аэродрома являются ниже установленных эксплуатационных минимумов аэродрома, установленных эксплуатантом для такого производства полетов; или
- b) отсутствует информация о метеорологических условиях.

3.4.4 Метеорологические условия

Полет, по ПВП, не начинается до тех пор, пока текущие метеорологические сводки или подборка текущих сводок и прогнозов не укажут на то, что метеорологические условия на маршруте или части маршрута, по которому самолет будет следовать в соответствии с ПВП, обеспечат к соответствующему времени возможность соблюдать эти правила.


Полет по правилам полетов по приборам, не производится:

- a) взлёт на аэродроме вылета, до тех пор, пока метеорологические условия к моменту взлёта не будут соответствовать или превышать установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы для этого вида производства полётов;
- б) взлёт на аэродроме вылета или полет не продолжается после достижения точки изменения плана полета до тех пор, пока на аэродроме намеченной посадки или на каждом запасном аэродроме, сводки о фактической погоде или комбинация сводок о фактической погоде и прогнозов указывают на то, что метеорологические условия к расчётному времени использования аэродрома будут соответствовать или превышать установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы аэродрома для такого производства полетов.
- в) если продолжительность полета планируется в пределах двух часов, информация о фактической погоде аэропорта назначения с учетом прогнозируемой тенденции погодных условий (TREND) должна соответствовать установленным эксплуатационным минимумам с учетом направления и скорости ветра (включая порывы) и условий торможения на ВПП, выбранной для посадки. Долгосрочный прогноз погоды может не учитываться.

При оценке метеорологических условий используются эксплуатационные минимумы аэродрома для посадки, применимые на конкретной ВПП с учетом направления и скорости ветра, при этом высота нижней границы облаков, если их фактическое или прогнозируемое количество не превышает 4 октанов (SCT), может не учитываться.

Эксплуатант устанавливает приемлемые для Органа гражданской авиации соответствующие значения высоты нижней границы облаков и видимости, которые добавляются к установленным эксплуатантом эксплуатационным минимумам аэродрома.

Временной запас, установленный эксплуатантом для расчетного времени использования аэродрома составляет не менее одного часа.

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	3
		Редакция	02

Полет, в известных или ожидаемых условиях обледенения, начинается только в том случае, когда самолет сертифицирован и оборудован для полетов в таких условиях.

Полет, который планируется или ожидается выполнять в предполагаемых или известных условиях обледенения на земле, начинается только в том случае, когда самолет прошел проверку на предмет обнаружения обледенения и на нем, по мере необходимости, были проведены работы по устранению/предотвращению обледенения. Наросты льда или других образующихся естественным путем загрязнений удаляются, чтобы самолет был в состоянии годности к полетам перед выполнением взлета.

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	4
		Редакция	02

4. Минимальные высоты полета и характеристики на маршруте

Эксплуатант должен разработать 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:

- а) • Минимальная безопасная высота (MSA);
- б) • Минимальная высота/высота снижения (MDA/H);
- в) • Минимальная высота в пути (MEA);
- г) • Минимальная высота пролета препятствий (MOCA);
- д) • Минимальная высота отклонения от маршрута (MORA);
- е) • Минимальная высота векторения (MVA);
- ж) • 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.

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 снижения ниже минимальной высоты полета в любой точке маршрута.



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

Документ №

SCAA-OPS-GM-157

Раздел

5

Редакция

02

5. Планирование запаса топлива и масла

Самолет заправляется достаточным количеством используемого топлива для безопасного завершения планируемого полета и допускающим возможность отклонений от намеченного плана полета.

Запас используемого топлива на борту воздушного судна, как минимум, основывается на:

- а) актуальных данных относительно конкретного самолета, полученных от систем мониторинга расхода топлива, если таковые имеются, или
- б) в случае отсутствия актуальных данных относительно конкретного самолета данные, предоставленные изготовителем самолета;
- в) эксплуатационных условиях для выполнения запланированного полета, включая:
- г) ожидаемую массу воздушного судна;
- д) NOTAM;
- е) текущие метеорологические сводки или комбинацию текущих сводок и прогнозов;
- ж) процедуры обслуживания воздушного движения, ограничения и ожидаемые задержки;
- з) последствия отсрочки выполнения некоторых видов технического обслуживания и/или отклонений от конфигурации.

Предполетный расчет потребного используемого топлива включает:

- а) топливо для руления, которое представляет собой количество топлива, которое ожидается использовать до взлета с учетом местных условий на аэродроме вылета и объема потребления топлива вспомогательной силовой установкой (ВСУ);
- б) топливо для полета по маршруту представляет собой количество топлива, требующегося для обеспечения полета самолета с момента взлета или полета от точки изменения плана полета до посадки на аэродроме пункта назначения, с учетом эксплуатационных условий;
- в) запас топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств, который представляет собой количество топлива, требующегося для компенсации непредвиденных факторов. Он составляет 5% от запланированного количества топлива для полета по маршруту или топлива, требующегося для полета от точки изменения плана полета, рассчитанного на основе нормы расхода топлива, используемой для планирования количества топлива для полета по маршруту, но в любом случае запас топлива обеспечивает полет в течении не менее 5 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над аэродромом пункта назначения при стандартных условиях.
- д) Непредвиденными факторами являются такие факторы, которые могут повлиять на расход топлива при полете до аэродрома пункта назначения, такие как отклонение от показателей ожидаемого потребления топлива для конкретного самолета, отклонение от прогнозируемых метеорологических условий, увеличенное время задержек и отклонение от планируемых маршрутов и/или крейсерских эшелонов полета;



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

Документ №

SCAA-OPS-GM-157

Раздел

5

Редакция

02

- е) запас топлива для полета до запасного аэродрома пункта назначения, которое обеспечивает;
- ф) в том случае, если выбор запасного аэродрома пункта назначения необходим, то самолету требуется запас топлива для:
- г) ухода на второй круг на аэродроме пункта назначения;
- h) набора до ожидаемой абсолютной высоты крейсерского полета;
- і) полета по ожидаемому маршруту;
- ј) снижения до точки начала ожидаемого захода на посадку;
- к) выполнения захода на посадку и посадки на запасном аэродроме пункта назначения;
- или
- л) в том случае, когда требуются два запасных аэродрома пункта назначения, самолету необходим рассчитанный запас топлива, который обеспечивает выполнение полета до того запасного аэродрома пункта назначения, для которого требуется большее количество топлива; или
- м) в том случае, если полет выполняется без запасного аэродрома пункта назначения, на борту требуется иметь запас топлива, позволяющий самолету выполнять полет в течение 15 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над превышением аэродрома пункта назначения в стандартных условиях; или

Если аэродром намеченной посадки является изолированным аэродромом, то:

- а) для самолетов с поршневыми двигателями требуется запас топлива для полета в течение 45 мин плюс 15% от полетного времени, запланированного для полета на крейсерском эшелоне, включая финальный резерв топлива, или в течение 2 ч, в зависимости от того, какой период короче; или
- б) для самолетов с газотурбинными двигателями требуется запас топлива для полета в течение 2 ч при нормальном крейсерском потреблении топлива над аэродромом пункта назначения, включая финальный резерв топлива;
- с) финальный резерв топлива, который представляет собой запас топлива, рассчитанного с использованием расчетной посадочной массы при прибытии на запасной аэродром пункта назначения или на аэродром пункта назначения, когда не требуется запасной аэродром для пункта назначения;
- д) для самолетов с поршневыми двигателями требуется запас топлива для полетов в течение 45 мин со скоростью и на абсолютной высоте, определенными государством эксплуатанта; или
- е) для самолетов с газотурбинными двигателями требуется запас топлива для полета в течение 30 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над превышением аэродрома при стандартных условиях;

Дополнительный запас топлива представляет собой дополнительное количество топлива, требующегося в том случае, если минимальный запас топлива недостаточен для:

- а) обеспечения возможности для самолета выполнять при необходимости снижение и продолжать полет до запасного аэродрома при отказе двигателя или разгерметизации, в



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

Документ №

SCAA-OPS-GM-157

Раздел

5

Редакция

02

зависимости от операции, для выполнения которой требуется большее количество топлива на основе допущения, что такой отказ произойдет в наиболее критической точке на маршруте;

- б) выполнения полета со скоростью полета в зоне ожидания в течение 15 мин на высоте 450 м (1500 фут) над превышением аэродрома в стандартных условиях;
- в) выполнения захода на посадку и посадки;
- г) предоставления возможности самолету, выполняющему полет EDTO, выполнять полет EDTO с критическим запасом топлива, установленным государством эксплуатанта;
- д) выполнения дополнительных требований, не указанных выше.
- е) дискреционный запас топлива представляет собой дополнительное количество топлива, взятое на борт по усмотрению командира корабля.

Планирование запаса топлива на случай отказа, который может произойти в самой критической точке маршрута, может привести к тому, что самолет окажется в аварийной ситуации с точки зрения запаса топлива.


Эксплуатант определяет значение финального резерва топлива (вес топлива) для каждого типа самолета и его модификации в своем самолетном парке, округляя его до легко запоминаемой цифры.

Полет не начинается в том случае, если используемое на борту топливо не соответствует требованиям и не продолжается от точки изменения плана полета.

Орган гражданской авиации на основе результатов проведенной эксплуатантом оценки риска для безопасности полетов, которая продемонстрировала способы эквивалентного поддержания уровня безопасности полетов, утверждает варианты предполетного расчета запаса топлива для руления, полета по маршруту, непредвиденной ситуации, полета до запасного аэродрома пункта назначения и дополнительного запаса топлива. Конкретная оценка риска для безопасности полетов включает в себя, по крайней мере, следующее:

- а) расчеты запаса топлива для полета по маршруту;
- б) возможности эксплуатанта, позволяющие:
- в) определять автоматизированный метод, который включает программу мониторинга за расходом топлива; и/или
- г) применять современные средства использования запасных аэродромов;
- д) применять конкретные меры по минимизации последствий.

Расходование топлива после начала полета для целей, отличающихся от намеченных первоначально в процессе планирования полета, требует проведения повторного анализа и, если это применимо, корректировки запланированной операции.

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	6
		Редакция	02

6. Планирование кислорода

6.1 Запас кислорода

Значения абсолютных высот при стандартной атмосфере, которые приблизительно соответствуют следующим значениям абсолютного давления:

Абсолютное давление	Метры	Футы
700 гПа	3000	10000
620 гПа	4000	13000
376 гПа	7600	25000

Полет, который предстоит выполнять на таких абсолютных высотах, на которых атмосферное давление в кабинах пассажиров и летного экипажа будет менее 700 гПа, начинается только в том случае, если на борту имеется запас кислорода для дыхания, достаточный:

- для всех членов экипажа и 10% пассажиров в течение любого периода сверх 30 мин, когда давление в занимаемых ими кабинах будет составлять от 700 до 620 гПа, и
- для экипажа и пассажиров в течение любого периода, когда атмосферное давление в кабинах, занимаемых ими, будет составлять менее 620 гПа.

Полет, который предстоит выполнять самолету с герметизированными кабинами, начинается только в том случае, если на борту имеется запас кислорода для дыхания, достаточный для всех членов экипажа и пассажиров – в зависимости от условий выполняемого полета – в случае разгерметизации в течение любого периода времени, когда атмосферное давление в любой кабине, занимаемой ими, будет составлять менее 700 гПа. Кроме того, если самолет выполняет полет на абсолютных высотах, на которых атмосферное давление ниже 376 гПа, или если самолет выполняет полет на абсолютных высотах, на которых атмосферное давление превышает 376 гПа, и не может безопасно снизиться в течение 4 минут до абсолютной высоты, на которой атмосферное давление составляет 620 гПа, для лиц, занимающих пассажирскую кабину, предусматривается как минимум 10-минутный запас кислорода.

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	7
		Редакция	02

7. Процедура отслеживания полета

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

Эксплуатант обеспечивает техническую возможность слежения за воздушными судами в целях сопровождения самолетов в пределах всего воздушного пространства, в котором он выполняет полеты.

Эксплуатанту следует отслеживать путем автоматической передачи сообщений по крайней мере каждые 15 минут местоположение самолета на участке(ах) полета(ов), при следующих условиях:

- самолет имеет максимальную сертифицированную взлетную массу более 27 000 килограмм и пассажироместимость свыше 19 человек;

- когда орган ОВД получает информацию о местоположении самолета с интервалом, превышающим 15 минут.

Эксплуатант отслеживает путем автоматической передачи сообщений по крайней мере каждые 15 минут местоположение самолета на участке(ах) полета(ов), запланированного(ых) в океаническом(их) районе(ах) при следующих условиях:

- самолет имеет максимальную сертифицированную взлётную массу более 45 500 килограмм и пассажироместимость свыше 19 человек;

- когда орган ОВД получает информацию о местоположении самолета с интервалом, превышающим 15 минут.

Для цели слежения за воздушными судами под "океаническим районом" понимается воздушное пространство над водной поверхностью за пределами территории какого-либо государства.

Положения, касающиеся координации действий между эксплуатантом и поставщиками обслуживания воздушного движения при передаче сообщений о местоположении, содержатся в главе 2 АПКР-11.

Эксплуатационные процедуры для мониторинга информации, относящейся к слежению за воздушным судном, содержатся в разделе 10 тома III Документа ИКАО "Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов" PANS-OPS (Doc 8168).

Орган гражданской авиации может, исходя из результатов реализуемого эксплуатантом утвержденного процесса оценки рисков, разрешать изменение интервалов автоматической передачи сообщений. Данный процесс демонстрирует, каким образом

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	7
		Редакция	02

можно управлять эксплуатационными рисками, обусловленными такими изменениями, и включает по меньшей мере следующее:


- а) возможности систем руководства полетами и процессов эксплуатанта, включая системы и процессы установления связи с органами ОВД;
- б) возможности самолета и его систем в целом;
- в) располагаемые средства для определения местоположения самолета и поддержания связи с ним;
- г) частоту и длительность интервалов в автоматической передаче сообщений;
- д) последствия человеческих факторов, вызванные изменениями в порядке действий летного экипажа;
- е) конкретные меры по снижению риска и порядок действий в аварийной ситуации.

Рекомендации. Инструктивный материал по разработке, реализации и утверждению процесса оценки риска, который позволяет изменять необходимый порядок автоматической передачи сообщений и требуемые интервалы, включая примеры изменения интервалов, содержатся в Циркуляре ИКАО «Инструктивный материал по осуществлению слежения за воздушными судами (Cir 347)».

Эксплуатант устанавливает утверждаемые Органом гражданской авиации правила сохранения данных слежения за воздушными судами для оказания содействия службам поиска и спасания в определении последнего известного местоположения воздушного судна.

Эксплуатант разрабатывает политику и процедуры в отношении сохранения данных слежения за воздушными судами для третьих сторон, выполняющих работы от его имени.

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.

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	8
		Редакция	02

8. Требование к Руководству по обеспечению полетов (Flight Dispatch Manual)

ГЛАВА 1 - ВВЕДЕНИЕ

- 1.1 Предисловие
- 1.2 Полномочия
- 1.3 Структура руководства
- 1.4 Определения
- 1.5 Аббревиатуры
- 1.6 Содержание руководства
- 1.7 Ревизия руководства

ГЛАВА 2 - ОРГАНИЗАЦИЯ И ФУНКЦИИ


- 2.1 Организационная структура службы
- 2.2 Функции и обязанности

ГЛАВА 3 - АДМИНИСТРИРОВАНИЕ

- 3.1 Общие положения
- 3.2 Ответственность и полномочия оперативного управления
- 3.3 Политика принятия решений
- 3.4 Диспетчерское обслуживание полетов
- 3.5 Лицензирование диспетчеров
- 3.6 Условия эксплуатации
- 3.7 Управление ресурсами летного диспетчера
- 3.8 Отчетность об инцидентах
- 3.9 Личные электронные устройства
- 3.10 Записи о подготовке полетных диспетчеров
- 3.11 Контроль документации
- 3.12 Связь

ГЛАВА 4 - ПРОЦЕДУРЫ ПЕРЕД ВЫЛЕТОМ

- 4.1 Общие сведения
- 4.2 Управление рабочей нагрузкой
- 4.3 Планирование полетов
- 4.4 Планирование запасных аэродромов
- 4.5 Планирование маршрутов
- 4.6 Процедуры получения разрешения на пролет
- 4.7 Процедуры планирования расхода топлива
- 4.8 Процедуры подготовки к выпуску рейса
- 4.9 Процедуры подготовки и подачи плана полета в УВД
- 4.10 Процедуры подготовки пакета метеорологических данных
- 4.11 Процедуры подготовки оперативного плана полета
- 4.12 Процедуры расчетов загрузки и центровки (если выполняются полетным диспетчером)
- 4.13 Процедуры расчетов взлетных, маршрутных и посадочных характеристик (если выполняются полетным диспетчером)
- 4.14 Брифинги летного экипажа
- 4.15 Процедуры отчетности диспетчера

	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	8
		Редакция	02

4.16 Специальные операции (например, EDTOs; HLA; RNP-AR и т.д.)

4.17 Рабочее время

4.18 Процедуры подготовки к техническим перелетам

4.19 Процедуры планирования полетов для специальных и учебных полетов

ГЛАВА 5 – МОНИТОРИНГ ПОЛЕТОВ

5.1 Общие положения

5.2 Обязанности и полномочия

5.3 Процедуры внутренней и внешней координации

5.4 Процедуры мониторинга полетов

5.5 Процедуры связи с воздушными судами

5.6 Процедуры летной эксплуатации EDTO если применимо

5.7 Процедуры координации УВД

5.8 Процедуры задержки рейсов

5.9 Процедуры отмены рейсов

5.10 Процедуры при уходе на запасной

ГЛАВА 6 - АВАРИЙНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

6.1 Общие положения

6.2 Функции и обязанности полетного диспетчера

6.3 Процедуры координации УВД

6.4 Процедуры аварийных/нештатных ситуаций

6.5 Процедуры для задержанных воздушных судов

ГЛАВА 7 - ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

7.1 Общие положения

7.2 Определения

7.3 Аварийные ситуации, связанные с опасными грузами

7.4 Инциденты с опасными грузами

7.5 Процедуры внутренней и внешней координации

 <p>ГАГА Государственная Авиационная Гражданской Ассоциация Кыргыстанской Республики</p>	ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ	Документ №	SCAA-OPS-GM-157
		Раздел	Приложение - 1
		Редакция	02

Приложение 1

Контрольная карта проверки эксплуатационного контроля эксплуатанта

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	Не соответствует	Не применимо	Примечание
DSP 1. УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛЬ							
DSP 1.1 Обзор системы управления							
1.1.1	Эксплуатант должен иметь систему управления, которая обеспечивает: (i) Управление безопасностью полетов и авиационной безопасностью в производстве полетов; (ii) Надзор и контроль за всеми рейсами, функциями оперативного контроля и другими связанными видами деятельности; (iii) Соответствие стандартам эксплуатанта и требованиям органа гражданской авиации КР (далее – ОГА КР) и других применимых органов.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DSP 1.3 Ответственность, полномочия и обязанности							
1.3.1A	Эксплуатант должен обеспечить, чтобы система управления оперативным контролем полетов определяла ответственность за безопасность полетов, полномочия и обязанности руководящего и неруководящего персонала, выполняющего функции, связанные с оперативным контролем полетов. Система управления также должна предусматривать:			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

	<p>(i) Уровни управления, обладающие полномочиями принимать решения о допустимости рисков в отношении безопасности полетов и/или авиационной безопасности в производстве полетов;</p> <p>(ii) Обязанности по обеспечению того, чтобы оперативный контроль осуществлялся в соответствии с применимыми нормативными требованиями и стандартами эксплуатанта;</p> <p>(iii) Линии ответственности за безопасность полетов внутри организации, включая непосредственную ответственность за безопасность полетов и/или авиационную безопасность со стороны высшего руководства, отвечающего за оперативный контроль.</p>						
1.3.1В	<p>Эксплуатант должен обеспечить, чтобы ответственность, полномочия и обязанности в сфере оперативного контроля полетов были определены и доведены до сведения всей организации, включая полномочия и обязанности командира воздушного судна (КВС), а также, при необходимости:</p> <p>(i) Полетного диспетчера (Flight Operations Officer, FOO), который оказывает поддержку, проводит брифинг и/или оказывает помощь КВС или назначенному руководителю в оценке допустимости рисков для безопасного выполнения каждого полета;</p> <p>(ii) Назначенного руководителя или ответственного должностного лица, который совместно с КВС обладает полномочиями в принятии решений, выполнении обязанностей или задач, связанных с оперативным контролем каждого полета;</p> <p>(iii) Ассистента полетного диспетчера (Flight Operations Assistant, FOA), который оказывает поддержку, проводит брифинг и/или помогает КВС, FOO или назначенному руководителю в обеспечении безопасного выполнения каждого полета.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.3.2А	<p>Эксплуатант должен иметь процесс или процедуру делегирования обязанностей в рамках системы управления оперативным контролем полетов, обеспечивающую непрерывность управления в случае, если оперативные/производственные руководители, включая, при необходимости, ответственных должностных лиц, не могут выполнять свои служебные обязанности.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.3.2В	<p>Эксплуатант должен иметь процесс или процедуры делегирования обязанностей в рамках системы управления оперативным контролем, обеспечивающие непрерывность управления и оперативного контроля, а также передачу ответственности за функции оперативного контроля квалифицированному персоналу в случаях, когда:</p> <p>(i) Руководители, непосредственно отвечающие за оперативный контроль полетов, не могут выполнять свои служебные обязанности;</p> <p>(ii) Если в системе оперативного контроля используются полетные диспетчеры (FOO) и/или ассистенты полетных диспетчеров (FOA), и они не могут выполнять свои служебные обязанности.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.3.3	<p>Эксплуатант должен обеспечить делегирование полномочий и распределение ответственности в рамках системы управления для взаимодействия с регулирующими органами, производителями оригинального оборудования и другими внешними организациями, имеющими отношение к оперативному контролю полетов.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

1.3.4	<p>Эксплуатант должен делегировать полномочия на оперативный контроль каждого полета только КВС в системе оперативного контроля без разделения полномочий или группе должным образом квалифицированных лиц в системе оперативного контроля с разделением полномочий, включая КВС и:</p> <p>(i) Полетного диспетчера (FOO) в системе оперативного контроля, где предусмотрено использование персонала FOO, или</p> <p>(ii) Назначенного руководителя или ответственного должностного лица в системе оперативного контроля, где предусмотрено использование такого управленческого персонала.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.3.5	<p>Эксплуатант сохраняет общую ответственность за оперативный контроль каждого полета и назначает выполнение функций, обязанностей или задач, связанных с оперативным контролем полета, только КВС или группе должным образом квалифицированного персонала, как указано в таблице в главе 0.10. «Термины и определения» настоящей инструкции. Это может включать КВС и, в зависимости от системы распределения ответственности за оперативный контроль:</p> <p>(i) Если эксплуатант использует систему с разделением ответственности за оперативный контроль, возможны следующие варианты:</p> <p>(a) Полетного диспетчера (FOO), который совместно с КВС несет общую ответственность за оперативный контроль и/или оказывает поддержку, проводит брифинг и/или помогает КВС в безопасном выполнении каждого полета, или</p> <p>(b) Назначенного руководителя или ответственного должностного лица, который совместно с КВС несет общую ответственность за оперативный контроль и/или оказывает поддержку, проводит брифинг и/или помогает КВС или FOO в безопасном выполнении каждого полета.</p> <p><i>Примечание: Ассистент полетного диспетчера (FOA) и/или административный персонал могут использоваться в сочетании с полетными диспетчерами (FOO) и/или назначенными руководителями в системе оперативного контроля с разделением полномочий, однако ни FOA, ни административный персонал не будут нести ответственность за оперативный контроль совместно с КВС, FOO или назначенным руководителем.</i></p> <p>(ii) Если эксплуатант использует систему оперативного контроля без разделения полномочий, возможно привлечение одного или нескольких из следующих специалистов:</p> <p>(a) Полетного диспетчера (FOO), который оказывает поддержку, проводит брифинг и/или помогает КВС в безопасном выполнении каждого полета, или</p> <p>(b) Назначенного руководителя или ответственного должностного лица, который оказывает поддержку, проводит брифинг и/или помогает КВС или FOO в безопасном выполнении каждого полета, или</p> <p>(c) Ассистента полетного диспетчера (FOA), который оказывает поддержку, проводит</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

	<p>брифинг и/или помогает КВС или FOO в безопасном выполнении каждого полета, и/или</p> <p>(d) Административного персонала, который не оказывает поддержку, не проводит брифинг и не помогает КВС или FOO, но предоставляет, собирает или подготавливает эксплуатационные документы или данные, относящиеся к выполнению каждого полета.</p> <p><i>Примечание: Эксплуатант может принять решение о возложении ограниченных обязанностей на полностью квалифицированных полетных диспетчеров (FOO) или использовать их исключительно для выполнения отдельных или конкретных функций, обязанностей или задач, связанных с оперативным контролем. В таких случаях полетный диспетчер (FOO) будет фактически выполнять функции ассистента полетного диспетчера (FOA).</i></p>						
1.3.6	<p>Если в системе оперативного контроля используется полетный диспетчер (FOO), эксплуатант должен возложить на данный персонал ответственность за:</p> <p>(i) Оказание помощи КВС в подготовке полета и предоставление необходимой информации;</p> <p>(ii) Оказание помощи КВС в составлении эксплуатационного и аэронавигационного (ATS) плана полета;</p> <p>(iii) При необходимости — подписание эксплуатационного и аэронавигационного (ATS) плана полета;</p> <p>(iv) Передачу аэронавигационного (ATS) плана полета в соответствующий орган ОВД;</p> <p>(v) Обеспечение КВС, находящегося в полете, соответствующей информацией, необходимой для безопасного выполнения полета;</p> <p>(vi) В случае, если эксплуатант осуществляет отслеживание местоположения воздушного судна, уведомление соответствующего органа ОВД в случае, если местоположение воздушного судна не может быть определено средствами отслеживания, и попытки установить связь оказались безуспешными;</p> <p>(vii) В случае возникновения чрезвычайной ситуации — инициирование соответствующих процедур, предусмотренных в Руководстве по производству полетов (РПП).</p> <p><i>Примечание: Эксплуатант может принять решение о возложении ответственности за одну или несколько из указанных функций на ассистента полетного диспетчера (FOA) или возложить на КВС ответственность за подачу плана полета (пункт iv) и/или за получение необходимой информации (пункт v).</i></p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.3.7	<p>Эксплуатант должен иметь процесс, который применяется в случае чрезвычайной ситуации, угрожающей безопасности полетов воздушного судна или людей, включая ситуации, которые</p>						



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

	<p>становятся известны эксплуатанту в первую очередь. Данный процесс должен обеспечивать, что полетный диспетчер (FOO), ассистент полетного диспетчера (FOA) или другое уполномоченное лицо:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Иницирует аварийные процедуры, как указано в Руководстве по производству полетов (РПП), избегая при этом любых действий, которые могут противоречить процедурам УВД; (ii) Без задержки уведомляет соответствующие органы о характере ситуации; (iii) При необходимости запрашивает помощь; (iv) Любым доступным способом передает КВС информацию, связанную с безопасностью полетов, которая может потребоваться для безопасного выполнения полета, включая сведения о необходимости внесения изменений в план полета. 						
DSP 1.4 Связь и координация							
1.4.1	<p>Эксплуатант должен иметь систему, обеспечивающую эффективную передачу соответствующей информации по безопасности полетов и оперативным вопросам внутри системы управления оперативным контролем, а также во всех областях, где осуществляется оперативный контроль. Данная система должна обеспечивать:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Осведомленность персонала о Системе управления безопасностью полетов (SMS); (ii) Доведение до сведения персонала критически важной для безопасности полетов информации; (iii) При необходимости предоставление внешним поставщикам услуг информации, относящейся к выполняемым операциям. 			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.4.2	<p>Эксплуатант должен иметь систему связи, обеспечивающую предоставление персоналу, занимающемуся оперативным контролем, или их доступ к информации, необходимой для безопасного выполнения каждого полета, включая сведения, связанные с:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Воздушным судном (Минимальный перечень исправного оборудования (MEL), техническое обслуживание); (ii) Метеорологической обстановкой; (iii) Безопасностью полетов, включая актуальные процедуры уведомления о происшествиях и инцидентах; (iv) Маршрутами, включая полеты над водной поверхностью и сложным рельефом местности (НОТАМы, объекты инфраструктуры, перебои в работе систем); (v) Органами обслуживания воздушного движения (ОВД). 			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DSP 1.5 Обеспечение ресурсами							
1.5.1	<p>Эксплуатант должен располагать необходимыми помещениями, рабочими зонами, оборудованием и вспомогательными услугами, а также соответствующей рабочей средой для соблюдения требований безопасности полетов и авиационной безопасности в рамках оперативного контроля.</p> <p><i>Примечание: Соответствие данному положению не требует документального фиксирования спецификаций эксплуатантом.</i></p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №

SCAA-OPS-GM-157

Раздел

Приложение - 1

Редакция

02

1.5.2	Эксплуатант должен иметь процесс отбора на управленческие и неуправленческие должности, связанные с оперативным контролем, в рамках организации, если выполнение их функций имеет отношение к безопасности полетов или авиационной безопасности. Этот процесс должен обеспечивать отбор кандидатов на основе их знаний, навыков, подготовки и опыта, соответствующих занимаемой должности.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.5.3	Эксплуатант должен иметь процесс, обеспечивающий, что соискатели, нанимаемые на должности, связанные с оперативным контролем, обязаны продемонстрировать способность говорить и читать на языке, позволяющем им взаимодействовать с другими подразделениями организации, имеющими отношение к оперативному контролю.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.5.4	Если в системе оперативного контроля используется лицензированный полетный диспетчер (FOO), эксплуатант должен обеспечить, чтобы каждый FOO, перед назначением на обязанности по оперативному контролю, имел действующую лицензию полетного диспетчера (Flight Operations Officer или Flight Dispatcher), выданную или признанную государством эксплуатанта.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.5.5	Если в системе оперативного контроля используется полетный диспетчер (FOO), эксплуатант должен обеспечить, чтобы нанятый персонал для выполнения функций FOO был не моложе 21 года и соответствовал одному или нескольким из следующих критериев: (i) Имел как минимум один год опыта работы в качестве ассистента в оперативном контроле полетов воздушных перевозок, или (ii) Успешно завершил формальный учебный курс по подготовке полетного диспетчера (Flight Operations Officer/Flight Dispatcher), или (iii) Имел как минимум два года работы в одной или нескольких из следующих сфер: (a) Член летного экипажа в воздушных перевозках; (b) Метеоролог в организации, занимающейся отправкой воздушных судов; (c) Диспетчер управления воздушным движением; (d) Технический руководитель персонала FOO; (e) Технический руководитель систем воздушных перевозок.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.5.6	Если в системе оперативного контроля используются полетный диспетчер (FOO) или ассистент полетного диспетчера (FOA), эксплуатант должен иметь процесс, обеспечивающий, что данные специалисты, перед назначением на должности, связанные с оперативным контролем: (i) В соответствующих случаях соответствуют минимальным требованиям ОГА КР по возрасту, знаниям, опыту и навыкам; (ii) Прошли подготовку до уровня минимальной компетентности, приемлемого для эксплуатанта и/или ОГА КР; (iii) Для FOA – продемонстрировали способность оказывать поддержку в своей области компетенции КВС и/или FOO, если это применимо.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

DSP 1.6 Система документации



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

1.6.1	Эксплуатант должен иметь систему управления и контроля документации и/или данных, используемых непосредственно при осуществлении или поддержке оперативного контроля, включая Руководство по производству полетов (РПП) и другие документы, упомянутые в РПП, которые содержат информацию и/или рекомендации, относящиеся к персоналу, занимающемуся оперативным контролем.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.6.2	Эксплуатант должен обеспечить, чтобы система управления и контроля документации, связанной с оперативным контролем, охватывала, как минимум, следующие документы из внешних источников: (i) При необходимости, нормативные требования ОГА КР и других государств или органов, имеющих отношение к производству полетов; (ii) При необходимости, Стандарты и рекомендуемая практика ИКАО (SARPs), руководства, региональные дополнительные процедуры и/или циркуляры; (iii) Директивы летной годности (ADs); (iv) При необходимости, Аэронавигационные информационные сборники (AIP) и NOTAMs; (v) Одобренные ОГА КР или принятые ОГА КР Руководства по летной эксплуатации воздушного судна (AFM); (vi) Руководства по эксплуатации воздушного судна (АОМ) от производителя, включая данные по летным характеристикам, данные/руководства по весу и центровке, контрольные списки и Минимальный перечень исправного оборудования (MEL)/Перечень эксплуатационных ограничений (CDL); (vii) При необходимости, другие эксплуатационные материалы и инструкции производителя.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.6.3	Эксплуатант должен иметь систему управления и контроля документации и/или данных, используемых непосредственно при осуществлении или поддержке полетов. Данная система должна обеспечивать, что документация: (i) Соответствует всем требуемым элементам (идентификация издания/реvisions, дата вступления в силу, идентификация названия и номера документа, лист распространения/пользователей, сроки пересмотра ревизий, требования к резервному копированию, допускам и т.д.); (ii) Содержит разборчивую и точную информацию; (iii) Представлена в формате, соответствующем использованию в операционной деятельности.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DSP 1.7 Руководство по производству полетов (РПП)							
1.7.1	Эксплуатант должен иметь Руководство по производству полетов (РПП) для использования персоналом, осуществляющим оперативный контроль. Руководство может выпускаться отдельными частями и должно содержать или ссылаться на политики, процедуры, а также другие рекомендации или информацию, необходимую для соблюдения применимых нормативных требований, законов, правил и стандартов эксплуатанта. Как минимум, РПП должно:			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

	(i) Управляться и контролироваться в соответствии с DSP 1.6.1; (ii) Содержать четко обозначенные и определенные разделы, относящиеся к персоналу, занимающемуся оперативным контролем; (iii) Соответствовать требованиям, указанным в Инструкции по утверждению Руководства по производству полетов эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики (SCAA-OPS-GM-09).						
1.7.2	Эксплуатант должен иметь описание Оперативного плана полета (OFP) или эквивалентного документа, опубликованное в Руководстве по производству полетов (РПП), которое включает: (i) Инструкции по использованию для персонала, занимающегося оперативным контролем; (ii) Структуру содержания в соответствии с требованиями, указанными в главе 2.2 настоящей инструкции.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.7.3	Если в системе оперативного контроля используются полетный диспетчер (FOO) или ассистент полетного диспетчера (FOA), эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, позволяющие данному персоналу, при необходимости, соблюдать условия и ограничения, указанные в Сертификате эксплуатанта (АОС).			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DSP 1.8 Система ведения записей							
1.8.1	Эксплуатант должен иметь систему управления и контроля записей, связанных с оперативным контролем, которая обеспечивает соответствие содержания и сроков хранения таких записей требованиям авиационных властей, если это применимо. Данная система должна гарантировать, что эксплуатационные записи проходят стандартизированные процессы, включающие: (i) Идентификацию; (ii) Читаемость; (iii) Хранение и обслуживание; (iv) Сроки хранения и возможность поиска; (v) Защиту, целостность и авиационную безопасность; (vi) Уничтожение, удаление (для электронных записей) и архивирование.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.8.2	Эксплуатант должен обеспечить, чтобы система управления и контроля записей оперативного контроля, как указано в DSP 1.8.1, охватывала, как минимум, следующие записи, которые документируют или содержат: (i) Оперативную информацию, сообщения и данные по каждому полету, как указано в DSP 1.8.4; (ii) Соответствие требованиям квалификации полетного диспетчера (FOO) и/или ассистента полетного диспетчера (FOA), как указано в DSP 1.8.6, 1.8.8 и 1.8.9, если применимо; (iii) Подписанную копию Оперативного плана полета (OFP) или эквивалентного документа, как указано в DSP 3.2.5.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

1.8.3	Если эксплуатант использует электронную систему управления и контроля записей оперативного контроля, он должен обеспечить запланированное создание резервных копий файлов/записей.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.8.4	<p>Эксплуатант должен иметь процесс или процедуры для регистрации и хранения оперативной информации, сообщений и данных по каждому полету. Как минимум, такая сохраненная информация и данные о полете должны соответствовать требованиям, указанным ниже, и храниться в течение периода, установленного эксплуатантом или ОГА КР.</p> <p>Эксплуатант должен регистрировать и сохранять следующую информацию по каждому полету:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Регистрационный номер воздушного судна; (ii) Дата; (iii) Номер рейса; (iv) Имена членов летного экипажа и их служебные назначения; (v) Количество топлива на борту при вылете, по маршруту полета и по прибытии; (vi) Пункты вылета и прибытия; (vii) Фактическое время вылета; (viii) Фактическое время прибытия; (ix) Время полета; (x) Происшествия и замечания, если имеются; (xi) Метеорологический брифинг перед полетом; (xii) Разрешение на вылет (Dispatch Release) или полетное разрешение; (xiii) Грузовая ведомость (Load Sheet); (xiv) Уведомление о наличии опасных грузов (NOTOC); (xv) Оперативный план полета (OFP); (xvi) Аэронавигационный план полета (ATS Flight Plan); (xvii) Записи радиосвязи и других видов связи; (xviii) Записи о расходе топлива и масла; (xix) Данные об отслеживании воздушного судна, необходимые для оказания помощи SAR в определении последнего известного местоположения воздушного судна. <p><i>Примечание:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • После безопасного приземления воздушного судна эксплуатант может удалить данные отслеживания. Данные отслеживания воздушного судна, как правило, сохраняются только для определения его местоположения в случае авиационного происшествия. • Оперативная информация и данные могут храниться различными способами (например, журналы ACARS, бумажные журналы, ручной ввод, компьютерные системы). 			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

1.8.5	<p>Если в системе оперативного контроля используются полетный диспетчер (FOO) или ассистент полетного диспетчера (FOA), эксплуатант должен обеспечить управление и ведение их учебных записей в соответствии с DSP 1.8.1, включая документацию, подтверждающую завершение:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Первичной квалификации; (ii) Поддержания квалификации; (iii) Оценки компетентности. <p><i>Примечание: Записи, подтверждающие завершение оценки компетентности, должны храниться в течение срока, установленного ОГА КР, но не менее одного года.</i></p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.8.6	<p>Если у эксплуатанта существует программа ознакомительных полетов в кабине экипажа для полетных диспетчеров (FOO) в соответствии с DSP 2.3.4, он должен иметь процедуру хранения записей о завершенных ознакомительных полетах каждого FOO в течение срока, установленного эксплуатантом и/или авиационными властями.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.8.7	<p>Если в системе оперативного контроля используется лицензированный полетный диспетчер (FOO), эксплуатант должен иметь процедуру хранения копии лицензии каждого FOO в течение срока, установленного эксплуатантом и/или авиационными властями.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DSP 1.10 Программа обеспечения качества							
1.10.1	<p>Эксплуатант должен иметь программу обеспечения качества, предусматривающую аудит и оценку системы управления и функций оперативного контроля с запланированными интервалами, чтобы гарантировать, что организация(и), ответственная(ые) за оперативный контроль:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Соблюдает(-ют) применимые нормативные требования и стандарты; (ii) Обеспечивает(-ют) выполнение заявленных требований к оперативному контролю; (iii) Выявляет(-ют) области, требующие улучшения; (iv) Определяет(-ют) угрозы выполняемых операций; (v) Оценивает(-ют) эффективность управления рисками в области безопасности полетов. 			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.10.2	<p>Эксплуатант должен иметь процесс планирования аудита и достаточные ресурсы для обеспечения проведения аудитов функций оперативного контроля, которые:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Запланированы с интервалами, соответствующими нормативным требованиям и требованиям системы управления; (ii) Проводятся в установленные сроки в соответствии с графиком аудита. 			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.10.3	<p>Эксплуатант должен иметь процесс, обеспечивающий, что существенные вопросы, возникающие в ходе обеспечения качества оперативного контроля и управления рисками, подлежат рассмотрению руководством.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

	<i>Примечание: Существенные вопросы определяются эксплуатантом, однако, как правило, к ним относятся те, которые могут повлиять на безопасность полетов и/или качество выполнения операций.</i>						
1.10.4	<p>Эксплуатант должен иметь процесс устранения несоответствий, выявленных в ходе аудитов, проведенных в рамках программы обеспечения качества, который обеспечивает:</p> <p>(i) Определение первопричин выявленных несоответствий; (ii) Разработку корректирующих мер, соответствующих выявленным несоответствиям; (iii) Реализацию корректирующих мер в соответствующих операционных подразделениях; (iv) Оценку эффективности корректирующих мер для подтверждения их результативности.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DSP 1.11 Контроль качества переданных на аутсорсинг операций и продукции							
1.11.1A	<p>Если эксплуатант передает функции оперативного контроля на аутсорсинг внешним поставщикам услуг, он должен обеспечить наличие процесса их отбора, который гарантирует:</p> <p>(i) Установление соответствующих критериев отбора с учетом требований безопасности полетов и авиационной безопасности; (ii) Оценку поставщиков услуг на соответствие данным критериям перед их утверждением.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.11.1 B	<p>Если эксплуатант передает функции оперативного контроля на аутсорсинг внешним поставщикам услуг, он должен иметь процесс, обеспечивающий заключение договора или соглашения с такими поставщиками.</p> <p>Данные договор(ы) или соглашение(я) должны:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Определять применение конкретных документированных требований, которые могут контролироваться эксплуатантом; • Гарантировать, что требования, влияющие на безопасность полетов, выполняются поставщиком услуг. 			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.11.2	Если эксплуатант передает внешним поставщикам услуг выполнение операционных функций, связанных с оперативным контролем полетов, он должен иметь процесс мониторинга таких поставщиков, чтобы гарантировать соблюдение требований, влияющих на безопасность полетов.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.11.3	Эксплуатант должен иметь процессы, обеспечивающие, что данные, оборудование или другие эксплуатационные продукты, относящиеся к безопасности полетов и авиационной безопасности, приобретаемые или получаемые от внешнего поставщика (за исключением электронных навигационных данных, как указано в DSP 1.11.4), соответствуют техническим требованиям, установленным эксплуатантом, до их использования в оперативном контроле полетов.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.11.4	Если эксплуатант использует электронные навигационные данные в оперативном контроле, он должен иметь процессы, одобренные или принятые ОГА КР, которые обеспечивают, что такие данные, полученные от поставщиков, перед их использованием в операциях:			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

	<p>(i) Оценены на соответствие уровню целостности данных, необходимому для предполагаемого применения;</p> <p>(ii) Совместимы с оборудованием, в котором они будут использоваться, и его функциональными возможностями.</p> <p><i>Примечание: Целостность навигационной базы данных может быть обеспечена путем получения данных от поставщика, аккредитованного в соответствии с одобренными или принятыми стандартами целостности и качества данных. К таким стандартам относятся, но не ограничиваются:</i></p> <p><i>RTCA/DO-200A – Standards for Processing Aeronautical Data, издан 28.09.1998;</i></p> <p><i>RTCA/DO-201A – Standards for Aeronautical Information, издан 19.04.2000;</i></p> <p><i>Advisory Circular (AC) 20-153 – Acceptance of Data Processes and Associated Navigation Databases, издан 20.09.2010.</i></p> <p><i>Спецификации, указанные в пунктах i) и ii), могут быть выполнены эксплуатантом в соответствии с одобренными или принятыми ОГА КР методами обеспечения целостности данных и их совместимости, такими как:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Получение письма о признании от соответствующего авиационного органа, подтверждающего, что поставщик данных соответствует признанному стандарту целостности и совместимости данных, обеспечивающему уровень надежности навигационных данных, достаточный для поддержания предполагаемого применения, или</i> • <i>Наличие у эксплуатанта процессов валидации данных, позволяющих определить совместимость и точность навигационной информации, что обеспечивает уровень надежности навигационных данных, достаточный для поддержания предполагаемого применения.</i> 						
1.11.5	<p>Если эксплуатант передает внешним поставщикам услуг выполнение операционных функций, связанных с оперативным контролем полетов, он должен включить аудит в процесс мониторинга таких поставщиков в соответствии с DSP 1.11.2.</p> <p><i>Примечание: Мониторинг и контроль внешних организаций со стороны эксплуатанта могут включать выборочные проверки, аудиты продукции, аудиты поставщиков или другие аналогичные методы.</i></p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DSP 1.12 Управление безопасностью полетов							
1.12.1	<p>Эксплуатант должен иметь программу выявления опасностей в организации, ответственной за оперативный контроль полетов, которая включает сочетание реактивных и проактивных методов идентификации опасностей.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №

SCAA-OPS-GM-157

Раздел

Приложение - 1

Редакция

02

	<p><i>Примечание: Идентификация опасностей является элементом управления рисками в области безопасности полетов в рамках Системы управления безопасностью полетов (SMS). Требования данного положения могут быть выполнены за счет программы выявления опасностей в организации в целом, при условии, что эта программа охватывает систему оперативного контроля полетов.</i></p>						
1.12.2	<p>Эксплуатант должен иметь программу оценки и снижения рисков в области безопасности полетов в организации, ответственной за оперативный контроль полетов, которая определяет процессы, обеспечивающие:</p> <p>(i) Анализ выявленных опасностей для определения соответствующих рисков, влияющих на безопасность полетов;</p> <p>(ii) Оценку рисков безопасности для определения необходимости применения мер по их снижению;</p> <p>(iii) Разработку и внедрение мер по снижению рисков в оперативном контроле, если это требуется.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.12.3	<p>Эксплуатант должен иметь систему отчетности по безопасности полетов в организации, ответственной за оперативный контроль полетов, которая:</p> <p>(i) Поощряет и облегчает для персонала оперативного контроля подачу отчетов, направленных на выявление опасностей, выявление недостатков в системе безопасности и выражение опасений по вопросам безопасности;</p> <p>(ii) Обеспечивает обязательную отчетность в соответствии с применимыми нормативными требованиями;</p> <p>(iii) Включает анализ данных и соответствующие управленческие решения в сфере оперативного контроля для устранения выявленных проблем безопасности.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.12.4	<p>Эксплуатант должен иметь конфиденциальную систему отчетности по безопасности полетов в организации, ответственной за оперативный контроль полетов, которая поощряет и облегчает подачу отчетов о происшествиях, опасностях и/или проблемах, связанных с человеческим фактором в операционной деятельности.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.12.5	<p>Эксплуатант должен иметь процессы в организации, ответственной за оперативный контроль полетов, для установления показателей безопасности полетов (SPIs) и, при необходимости, целевых показателей безопасности (SPTs) в качестве средств для:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Мониторинга уровня безопасности полетов; • Оценки достижения поставленных целей в области безопасности полетов; • Подтверждения эффективности мер по контролю рисков. 			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

DSP 2. ПОДГОТОВКА И КВАЛИФИКАЦИЯ

DSP 2.1 Программа подготовки и оценка знаний и навыков



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

2.1.1	Эксплуатант должен иметь программу подготовки, одобренную или принятую ОГА КР, для обеспечения того, что персонал оперативного контроля, соответствует требованиям компетентности для выполнения назначенных обязанностей, связанных с оперативным контролем, в соответствии с применимыми требованиями настоящей инструкции до их назначения на обязанности оперативного контроля. Данная программа должна, как минимум, включать: (i) Первичную квалификацию; (ii) Поддержание квалификации.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.1.2	Если в системе оперативного контроля используются полетный диспетчер (FOO) или ассистент полетного диспетчера (FOA), эксплуатант должен обеспечить, чтобы программа подготовки устанавливала минимальное количество часов подготовки для данного персонала, в соответствии с требованиями эксплуатанта и/или ОГА КР.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.1.3	Эксплуатант должен иметь процесс, обеспечивающий периодическую оценку учебных материалов, используемых в программах подготовки персонала, ответственного за оперативный контроль, с целью обеспечения их соответствия квалификационным и эксплуатационным стандартам эксплуатанта и/или ОГА КР.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.1.4	Если в системе оперативного контроля используются полетный диспетчер (FOO) или ассистент полетного диспетчера (FOA), эксплуатант должен иметь процесс, обеспечивающий, что лица, назначенные для оценки компетентности данного персонала, обладают актуальной квалификацией и соответствующей подготовкой для проведения таких оценок.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

DSP 2.2 Элементы подготовки

2.2.1	Если в системе оперативного контроля используются полетный диспетчер (FOO) или ассистент полетного диспетчера (FOA), эксплуатант должен обеспечить прохождение данным персоналом периодической подготовки по соответствующим компетенциям в сфере оперативного контроля. Периодическая подготовка должна проводиться с частотой, установленной ОГА КР.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.2	Если в системе оперативного контроля используется полетный диспетчер (FOO), эксплуатант должен обеспечить прохождение данным персоналом подготовки по вопросам человеческого фактора с частотой, установленной ОГА КР.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.3	Если эксплуатант перевозит опасные грузы в качестве груза, и в системе оперативного контроля используются полетный диспетчер (FOO) или ассистент полетного диспетчера (FOA) с обязанностями или ответственностью, связанными с перевозкой опасных грузов, эксплуатант должен обеспечить прохождение данным персоналом подготовки и оценки по вопросам опасных грузов: <ul style="list-style-type: none"> • Во время первоначальной наземной подготовки; • Далее — в рамках периодической подготовки с частотой, установленной ОГА КР. 			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

DSP 2.3 Производственная квалификация



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

2.3.1	Если в системе оперативного контроля используются полетный диспетчер (FOO), ассистент полетного диспетчера (FOA) или назначенный руководитель, эксплуатант должен иметь программу квалификационной проверки, обеспечивающую, что указанный персонал, до назначения на обязанности оперативного контроля, продемонстрировал профессиональную компетентность в области оперативного контроля, согласно требованиям настоящей Инструкции, и обладает способностью: (i) Оказывать помощь КВС в подготовке полета и предоставлять необходимую информацию; (ii) Передавать план полета в соответствующее подразделение ОВД; (iii) Обеспечивать КВС в полете соответствующей информацией, необходимой для безопасного выполнения полета, с использованием надлежащих средств связи; (iv) Инициировать соответствующие процедуры в случае чрезвычайной ситуации, как указано в Руководстве по производству полетов (РПП).			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.3.1	Если в системе оперативного контроля используется полетный диспетчер (FOO), эксплуатант должен обеспечить, чтобы персонал, не выполнявший обязанности FOO в течение 12 последовательных месяцев, не назначался на выполнение этих обязанностей до прохождения повторной квалификации, путем подтверждения знаний и/или профессиональной компетентности.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.3.2	Если в системе оперативного контроля используется полетный диспетчер (FOO), эксплуатант должен обеспечить, чтобы данный персонал не назначался на обязанности FOO, если в течение предшествующих 12 месяцев он не выполнил ознакомительный полет в кабине экипажа воздушного судна на любом участке маршрута или в районе, где он будет осуществлять оперативный контроль.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DSP 2.4 Специальная квалификация							
2.4.1	Если эксплуатант использует полетных диспетчеров (FOO) и его метод оперативного контроля предусматривает разделение ответственности между FOO и КВС, эксплуатант должен обеспечить, чтобы FOO проходили подготовку по управлению ресурсами (<i>resource management training</i>), охватывающую вопросы, представляющие взаимный интерес для FOO и членов летного экипажа. Данная подготовка должна проводиться с целью: <ul style="list-style-type: none"> • Повышения координации между FOO и летным экипажем; • Обеспечения общего понимания факторов человеческого фактора, влияющих на совместный оперативный контроль; • Достижения единых учебных целей, определенных соответствующими подразделениями оперативного контроля и управления полетными операциями. 			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DSP 2.5 Подготовка по системе управления безопасностью полетов (SMS)							
2.5.1	Эксплуатант должен иметь программу подготовки, обеспечивающую, что персонал оперативного контроля прошел обучение и обладает компетентностью для выполнения обязанностей в рамках системы управления безопасностью полетов (SMS). Объем подготовки должен соответствовать уровню участия каждого сотрудника в SMS.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

	<i>Примечание: Требования данного положения применяются к персоналу эксплуатанта, выполняющему функции оперативного контроля.</i>						
2.5.2	Если эксплуатант передает функции оперативного контроля внешним поставщикам услуг, он должен иметь программу подготовки, обеспечивающую, что персонал внешних поставщиков услуг прошел обучение и обладает компетентностью для выполнения обязанностей в рамках системы управления безопасностью полетов (SMS). Объем подготовки должен соответствовать уровню участия каждого сотрудника во внедренной у эксплуатанта SMS.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DSP 3. ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ОПЕРАЦИИ							
DSP 3.1 Общее							
3.1.1	Намеренно оставлена пустой						
3.1.2	Эксплуатант должен иметь процесс или процедуры, обеспечивающие предоставление КВС всех необходимых документов, информации и данных, необходимых для безопасного выполнения полета.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.3	Эксплуатант должен иметь процедуру, обеспечивающую формирование Оперативного плана полета (OFP) и Аэронавигационного плана полета (ATS Flight Plan) для каждого запланированного полета. <i>Примечание: Требования данного положения применяются как к коммерческим, так и к некоммерческим полетам.</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.4	Если в системе оперативного контроля используются полетный диспетчер (FOO) или ассистент полетного диспетчера (FOA), эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что данный персонал, при необходимости: <ul style="list-style-type: none"> • Оказывает помощь КВС в подготовке полета; • Предоставляет необходимую оперативную информацию; • Либо: <ul style="list-style-type: none"> (i) Готовит Оперативный план полета (OFP) и Аэронавигационный план полета (ATS Flight Plan), или (ii) Оказывает помощь КВС в подготовке OFP и ATS Flight Plan. 			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.5	Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что оригинал Оперативного плана полета (OFP) или эквивалентного документа принимается и подписывается следующими лицами с использованием рукописного или утвержденного электронного метода: <ul style="list-style-type: none"> (i) КВС – во всех системах оперативного контроля; (ii) Полетным диспетчером (FOO) – в системе оперативного контроля с разделением полномочий; (iii) Назначенным руководителем или ответственным должностным лицом – в системе оперативного контроля с разделением полномочий, где требуется участие такого управленческого персонала. 			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

3.1.6	Если в системе полностью разделенного оперативного контроля используется полетный диспетчер (FOO), эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что изменения в Оперативный план полета (OFP) в ходе полета согласовываются и подтверждаются через: (i) Подпись (рукописную или с использованием утвержденного электронного метода) FOO или другого лица, ответственного за оперативный контроль; (ii) Зафиксированное согласие КВС.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.7	Если в системе оперативного контроля используются полетный диспетчер (FOO) или ассистент полетного диспетчера (FOA), эксплуатант должен иметь процесс или процедуры, обеспечивающие, что изменения в Аэронавигационный план полета (ATS Flight Plan), вносимые эксплуатантом, при возможности согласовываются с соответствующим органом ОВД до их передачи воздушному судну FOO, FOA или другим уполномоченным лицом.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.8А	Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что полет не будет начат, если не будет установлено всеми доступными разумными способами, что условия и наземная инфраструктура, необходимые для выполнения полета, соответствуют требованиям для данного типа эксплуатации.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.2.8В	Эксплуатант должен обеспечить, что полет не будет начат или продолжен в соответствии с планом, если не будет установлено всеми доступными разумными способами, что воздушное пространство, включающее запланированный маршрут от аэродрома вылета до аэродрома назначения, а также запланированные аэродромы вылета, назначения и запасные аэродромы на маршруте, можно безопасно использовать для выполнения запланированной операции. <i>Примечание: Если эксплуатант выполняет полеты над или вблизи районов вооруженного конфликта, должна быть проведена оценка рисков, а также приняты соответствующие меры по их снижению для обеспечения безопасного выполнения полета.</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.2.9А	Если эксплуатант имеет разрешение на выполнение определенных участков коммерческого полета по правилам визуального полета (VFR), он должен иметь инструкции и процедуры, которые: (i) Определяют тип плана полета, который должен быть передан в соответствующее подразделение ОВД; (ii) Требуют использования актуальных метеорологических сводок или их комбинации с прогнозами, подтверждающих, что метеорологические условия на участке полета, выполняемого по VFR, будут соответствовать требованиям VFR в запланированное время.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.2.9В	Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам (IFR), не будет: (i) Выполнять взлет с аэродрома вылета, если метеорологические условия ниже установленных эксплуатантом эксплуатационных минимумов для взлета на данном аэродроме; (ii) Выполнять взлет или продолжать полет за точку повторного планирования в воздухе, если на аэродроме назначения или на каждом из требуемых запасных аэродромов актуальные метеорологические сводки или их комбинация с прогнозами не подтверждают, что метеоусловия на			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

	расчетное время использования (ETU) будут соответствовать или превышать установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы для данного аэродрома.						
3.2.9С	Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, одобренные или принятые ОГА КР, для определения возможности безопасного выполнения захода на посадку и посадки на каждом обязательном запасном аэродроме в расчетное время его использования (ETU). Данные инструкции и процедуры должны устанавливать соответствующие приращения видимости (и высоты нижней границы облаков, если требуется), которые необходимо добавлять к установленным эксплуатантом эксплуатационным минимумам аэродрома.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DSP 3.3 Летно-технические характеристики воздушного судна и планирование загрузки							
3.3.1	Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что запланированный полет не превышает: (i) Максимально допустимые эксплуатационные ограничения по взлетной, маршрутной и посадочной массе, основанные на ожидаемых метеорологических и иных окружающих условиях в момент вылета, на маршруте полета и по прибытии; (ii) Конструкционные ограничения воздушного судна по массе на перроне, взлетной и посадочной массе.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.3.2	Намеренно оставлена пустой						
3.3.3	Эксплуатант должен обеспечить, чтобы расчеты взлетной массы и центровки выполнялись квалифицированным персоналом.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DSP 3.4 Условия обледенения							
3.4.1	Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что полет в известных или ожидаемых условиях обледенения не будет начат, если воздушное судно не сертифицировано и не оборудовано для эксплуатации в таких условиях.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.4.2	Намеренно оставлена пустой			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.4.3	Если эксплуатант выполняет полеты с аэродромов, где возможны условия наземного обледенения воздушных судов, он должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что полет, запланированный в известных или предполагаемых условиях наземного обледенения, проходит следующие этапы: (i) Осмотр воздушного судна на наличие отложений льда; (ii) При необходимости – выполнение соответствующей обработки противообледенительными/антиобледенительными средствами. <i>Примечание: Требования данного положения применяются как к коммерческим, так и некоммерческим полетам.</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DSP 3.5 Отслеживание воздушного судна							
3.5.1	Эксплуатант должен иметь возможность отслеживания воздушного судна для мониторинга его местоположения в пределах районов эксплуатации.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

	<i>Примечание: Данное положение не устанавливает конкретный интервал отслеживания или метод отчетности.</i>						
3.5.2	<p>Эксплуатанту следует отслеживать местоположение воздушного судна с использованием автоматической отчетности не реже чем каждые 15 минут на тех участках запланированной полетной операции, при следующих условия:</p> <p>(i) Максимальная сертифицированная взлетная масса воздушного судна превышает 27 000 кг, а пассажироместимость — более 19 мест;</p> <p>(ii) Подразделение обслуживания воздушного движения (ATSU) получает информацию о местоположении воздушного судна с интервалом более 15 минут.</p> <p><i>Примечания:</i> <i>Допускается изменение интервалов автоматической отчетности, при условии, что связанные с этим риски управляются через процесс управления рисками.</i> <i>Эксплуатант, соответствующий требованиям данного положения, также соответствует требованиям DSP 3.5.3.</i></p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.5.3	<p>Если эксплуатант выполняет полеты в океанических районах, он должен отслеживать местоположение воздушного судна с использованием автоматической отчетности не реже чем каждые 15 минут на тех участках полета, которые запланированы в океанических районах, при следующих условий:</p> <p>(i) Максимальная сертифицированная взлетная масса воздушного судна превышает 45 500 кг, а пассажироместимость — более 19 мест;</p> <p>(ii) Подразделение обслуживания воздушного движения (ATSU) получает информацию о местоположении воздушного судна с интервалом более 15 минут.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DSP 3.6 Мониторинг полета и управление в полете							
3.6.1	<p>Если в системе разделенного оперативного контроля используются полетный диспетчер (FOO) или ассистент полетного диспетчера (FOA), эксплуатант должен иметь процедуры и оборудование, обеспечивающие эффективную связь между:</p> <p>(i) FOO и КВС;</p> <p>(ii) FOA и КВС (если применимо);</p> <p>(iii) FOO, КВС и технической службой.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.6.2	<p>Если применимо, эксплуатант может иметь систему оперативного контроля, включающую мониторинг полета на всем его протяжении, а также обеспечивающую своевременное уведомление эксплуатанта со стороны КВС о маршрутном движении воздушного судна и/или значительных отклонениях от оперативного плана полета (OFP).</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.6.3	<p>Если эксплуатант использует систему оперативного контроля, включающую автоматизированный мониторинг полета, он должен иметь адекватный резервный метод мониторинга полета на случай отказа автоматизированной системы.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

3.6.4	Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что полет не будет продолжен к аэродрому назначения, если последняя доступная информация не подтверждает, что на расчетное время использования (ETU) посадка может быть выполнена либо на аэродроме назначения, либо как минимум на одном запасном аэродроме.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.6.5	Если эксплуатант выбирает и указывает запасные аэродромы на маршруте в Оперативном плане полета (OFP), он должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что: <ul style="list-style-type: none"> • Выбранные и указанные в OFP запасные аэродромы на маршруте доступны для выполнения захода на посадку и посадки; • Прогнозируемые метеоусловия на этих аэродромах на расчетное время использования (ETU) будут соответствовать или превышать установленные эксплуатационные минимумы, одобренные для выполнения операции. 			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.6.6	Эксплуатант должен иметь процедуры, обеспечивающие, что любая выявленная в ходе полетных операций несоответствующая работа объектов или инфраструктуры незамедлительно сообщается в компетентные органы, а также гарантировать, что информация о таких несоответствиях немедленно распространяется среди соответствующих подразделений эксплуатанта.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.6.7	Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие уведомление эксплуатанта о завершении полета. <i>Примечание: Уведомление о благополучной посадке воздушного судна позволяет эксплуатанту удалить данные отслеживания воздушного судна 4D/15, полученные в соответствии с DSP 3.5.2 и/или DSP 3.5.3.</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

DSP 3.7 Реагирование на чрезвычайные ситуации

3.7.1	Если эксплуатант выполняет международные полеты на воздушных судах, имеющих аварийное и спасательное оборудование на борту, он должен обеспечить наличие информации для немедленного предоставления координационным центрам поиска и спасания, содержащей, при необходимости: <ul style="list-style-type: none"> (i) Количество, цвет и тип спасательных плотов и пиротехнических средств; (ii) Сведения о наличии аварийных медицинских и водных запасов; (iii) Тип и рабочие частоты аварийного переносного радиосвязного оборудования. 			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.7.2	Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что полетный диспетчер (FOO), ассистент полетного диспетчера (FOA) или другие назначенные лица: <ul style="list-style-type: none"> (i) Незамедлительно уведомляют компетентные органы о любом авиационном происшествии, связанном с воздушным судном, в результате которого произошла гибель или серьезное ранение человека, а также значительное повреждение воздушного судна или имущества; (ii) Предоставляют информацию о местоположении воздушного судна, терпящего бедствие, соответствующим организациям, определенным ОГА КР. 			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.7.3	Если эксплуатант перевозит опасные грузы в качестве груза, он должен обеспечить, что полетный диспетчер (FOO), ассистент полетного диспетчера (FOA) и/или другие назначенные сотрудники оперативного контроля:			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

	(i) Имеют доступ к той же информации о перевозимых на борту воздушного судна опасных грузах, которая предоставляется КВС; (ii) Назначены ответственными за немедленное предоставление подробной информации о перевозимых опасных грузах экстренным службам, реагирующим на авиационное происшествие или серьезный инцидент с воздушным судном эксплуатанта.						
--	--	--	--	--	--	--	--

DSP 4 Требования и спецификации оперативного контроля

DSP 4.1 Запасные и изолированные аэродромы

4.1.1	Эксплуатант должен иметь систему, процесс и/или процедуры выбора запасного аэродрома, обеспечивающие, что соответствующий запасной аэродром для взлета выбран и указан в Оперативном плане полета (OFP) в следующих случаях: (i) Метеорологические условия в аэропорту вылета ниже установленных эксплуатационных минимумов для посадки; и/или (ii) Имеются другие эксплуатационные условия, определенные авиационными властями или эксплуатантом, которые исключают возможность возврата на аэродром вылета.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-------	---	--	--	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--

4.1.2	Эксплуатант должен иметь систему, процесс и/или процедуры выбора запасного аэродрома для взлета, обеспечивающие, что запасной аэродром, выбранный в соответствии с DSP 4.1.1, расположен в пределах установленного времени полета от аэродрома вылета, как указано ниже (в зависимости от применимости к эксплуатанту): (i) Для двухдвигательных воздушных судов — не более одного часа полета от аэродрома вылета, рассчитанного по крейсерской скорости полета с одним работающим двигателем, определенной в Руководстве по эксплуатации воздушного судна (AFM), при условиях стандартной атмосферы (ISA) и безветренной погоде с учетом фактической взлетной массы; (ii) Для воздушных судов с тремя и более двигателями — не более двух часов полета от аэродрома вылета, рассчитанного по крейсерской скорости полета при работе всех двигателей, определенной в Руководстве по эксплуатации воздушного судна (AFM), при условиях стандартной атмосферы (ISA) и безветренной погоде с учетом фактической взлетной массы; (iii) Для воздушных судов, выполняющих полеты в рамках ETOPS/EDTO, если запасной аэродром, соответствующий требованиям пунктов (i) или (ii), недоступен, должен быть выбран первый доступный запасной аэродром в пределах максимального разрешенного времени отклонения от маршрута (ETOPS/EDTO), одобренного для эксплуатанта, с учетом фактической взлетной массы.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-------	---	--	--	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--

4.1.3	Намеренно оставлена пустой						
-------	----------------------------	--	--	--	--	--	--

4.1.4	Эксплуатант должен иметь систему, процесс и/или процедуры выбора запасного аэродрома, учитывающие метеорологические условия и актуальную эксплуатационную информацию, обеспечивающие, что как минимум один запасной аэродром назначения указывается в Оперативном плане полета (OFP) и в Аэронавигационном плане полета (ATS Flight Plan), за исключением одного или нескольких из следующих случаев:			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-------	---	--	--	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

	<p>(i) Когда, исходя из продолжительности полета (от аэродрома вылета или от точки повторного планирования в воздухе до аэродрома назначения), существует обоснованная уверенность, что в расчетное время использования (ETU) аэродрома назначения:</p> <p>(a) Заход на посадку и посадка могут быть выполнены в условиях визуальной метеорологической видимости (VMC), как определено ОГА КР; и</p> <p>(b) На аэродроме доступны отдельные ВПП, при этом как минимум одна ВПП имеет рабочую инструментальную схему захода на посадку.</p> <p>(ii) Когда, исходя из продолжительности полета (от аэродрома вылета или от точки повторного планирования в воздухе до аэродрома назначения), существует обоснованная уверенность, что в ETU аэродрома назначения видимость будет не менее 3 миль (5 км), а высота нижней границы облаков будет не ниже одного или нескольких из следующих значений:</p> <p>(a) Высота нижней границы облаков для VMC, как определено ОГА КР, или</p> <p>(b) 1 500 футов выше минимальной безопасной высоты захода (MDA) по схеме циркуляционного захода (Circling approach, TERPS), если на аэродроме требуется и разрешен такой заход, или</p> <p>(c) 2 000 футов или 500 футов выше высоты захода по схеме циркуляционного захода (Circling approach, PANS-OPS), в зависимости от того, какое значение больше, или</p> <p>(d) 2 000 футов или 1 500 футов выше наименьшего применимого значения НАТ/НАА (высоты принятия решения/абсолютной высоты захода по схеме), в зависимости от того, какое значение больше.</p>					
4.1.5	<p>Эксплуатант должен иметь систему, процесс и/или процедуры выбора запасного аэродрома, учитывающие метеорологические условия и актуальную эксплуатационную информацию, обеспечивающие, что второй запасной аэродром назначения указывается в Оперативном плане полета (OFP) и в Аэронавигационном плане полета (ATS Flight Plan) в одном или нескольких из следующих случаев:</p> <p>(i) Когда метеорологические условия на аэродроме назначения в расчетное время использования (ETU) будут ниже установленных эксплуатантом эксплуатационных минимумов аэродрома.</p> <p>(ii) Когда метеорологическая информация по аэродрому назначения недоступна.</p> <p>(iii) Если эксплуатант выполняет полетные операции на аэродромы с "пределными" метеорологическими условиями, как определено в Руководстве по производству полетов (РПП), и если в таких операциях метеорологические условия на ETU аэродрома назначения и первого запасного аэродрома будут предельными.</p> <p>(iv) Если эксплуатант выполняет продолжительные полеты над водной поверхностью, как определено в РПП, и метеорологические условия на ETU аэродрома назначения будут ниже установленных эксплуатантом эксплуатационных минимумов для данной операции, если только нет обоснованной уверенности, что на первом запасном аэродроме метеоусловия на ETU будут соответствовать или превышать установленные эксплуатационные минимумы.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

4.1.6	Намеренно оставлена пустой			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.1.7	Если эксплуатант выполняет полеты на изолированные аэродромы, где невозможно выбрать запасной аэродром назначения в соответствии с DSP 4.1.4 или 4.1.5, он должен иметь процесс, обеспечивающий, что для каждого полета на изолированный аэродром назначения: (i) Определяется точка безопасного возврата (PSR – Point of Safe Return); (ii) Полет не продолжается за точку PSR, если по актуальной оценке метеорологических условий, воздушного движения и других эксплуатационных факторов не подтверждена возможность безопасной посадки в расчетное время использования (ETU).			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DSP 4.2 Минимальные эшелоны полета и летные характеристики по маршруту полета							
4.2.1	Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что запланированные минимальные эшелоны полета не ниже установленных соответствующими авиационными властями.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.2.2	Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что Оперативный план полета (OFP) составлен таким образом, чтобы в случае отказа наиболее критичного двигателя на двухдвигательном воздушном судне в любой точке запланированного маршрута полета, воздушное судно могло продолжить полет к аэродрому и безопасно приземлиться, не снижаясь ниже минимально допустимых эшелонов полета на любом участке маршрута.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.2.3	Если эксплуатант использует воздушные суда с тремя и более двигателями, он должен иметь инструкции и процедуры по планированию отклонения от маршрута и составлению Оперативного плана полета (OFP), обеспечивающие, что воздушное судно с тремя и более двигателями может: (i) В случае отказа второго двигателя в полете продолжить полет от точки одновременного отказа двух двигателей к запасному аэродрому на маршруте, который соответствует требованиям по длине посадочной дистанции для запасных аэродромов, и на котором можно безопасно выполнить посадку, или (ii) В случае отказа одного двигателя в полете, если полет выполняется в регионах с ограниченными возможностями отклонения, полет планируется с запасным аэродромом, находящимся на более удаленном расстоянии, чем указано в пункте (i), для обеспечения возможности отклонения от маршрута в случае возникновения непредвиденных обстоятельств в полете, которые могут ограничить выполнение запланированной операции. Такое планирование отклонения от маршрута должно проводиться в соответствии с программой, одобренной или принятой ОГА КР, которая требует от эксплуатанта активного управления риском последующих отказов двигателей или других ограничивающих факторов в полете, и предусматривает:			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

	(a) Специальные меры для полетов с увеличенной дальностью над удаленными районами, направленные на предотвращение необходимости отклонения от маршрута и защиту процедуры отклонения, если его избежать невозможно; (b) Использование воздушных судов, разработанных и сертифицированных для предполагаемой эксплуатации, и их техническое обслуживание, обеспечивающее первоначальную надежность; (c) Требование к эксплуатанту внедрить и поддерживать систему отчетности, отслеживания и устранения проблем, содержащую механизм для оперативного доклада, мониторинга и устранения конкретных проблем, определенных эксплуатантом или ОГА КР, которые могут повлиять на безопасность полетов; (d) Требование к поддержанию установленного уровня надежности двигателей, измеряемого уровнем отказов двигателей в полете (IFSD - In-Flight Shutdown Rate), который определяется эксплуатантом или авиационными властями, где риск независимых отказов двигателей, приводящих к потере тяги на двух двигателях одновременно, перестает ограничивать эксплуатацию, и вступают в силу другие ограничивающие факторы; (e) Определение максимальной дистанции отклонения от маршрута, если отклонение необходимо по любой причине, включая отказы элементов конструкции воздушного судна или обстоятельства, не связанные с надежностью воздушного судна, такие как заболевание пассажира; (f) Требование к эксплуатанту доказать авиационным властям, что увеличение времени отклонения от маршрута не снижает уровень надежности и сохраняет приемлемый уровень риска выполнения полета.						
DSP 4.3 Планирование топлива							
4.3.1	Эксплуатант должен иметь систему, процесс и/или процедуры, обеспечивающие, что воздушное судно перевозит достаточное количество используемого топлива для безопасного завершения каждого запланированного полета, а также для учета возможных отклонений от запланированной операции.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.3.2	Эксплуатант должен иметь систему, процесс и/или процедуры, обеспечивающие, что количество используемого топлива, перевозимого на борту воздушного судна в соответствии с DSP 4.3.1, как минимум, рассчитывается на основе следующих данных и эксплуатационных условий для каждого запланированного полета: (i) Актуальные данные о расходе топлива для конкретного воздушного судна, полученные из программы мониторинга расхода топлива, если таковая имеется, или, если такие данные недоступны, данные, предоставленные производителем воздушного судна; (ii) Ожидаемая взлетная масса воздушного судна; (iii) Извещения NOTAM; (iv) Актуальные метеорологические сводки или их комбинация с прогнозами; (v) Применимые процедуры обслуживания воздушного движения (ATS), установленные ограничения и ожидаемые задержки;			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №

SCAA-OPS-GM-157

Раздел

Приложение - 1

Редакция

02

	(vi) Влияние отложенных заявок на техническое обслуживание и/или отклонений в конфигурации воздушного судна; (vii) Любые другие условия, которые могут привести к увеличению расхода топлива.						
4.3.3-4.3.4	Намеренно оставлена пустой						
4.3.5	Эксплуатант должен иметь процесс и/или процедуры, обеспечивающие, что топливо на руление, требуемое в соответствии с топливной политикой эксплуатанта, рассчитывается как объем топлива, предполагаемый к расходу до взлета, с учетом: <ul style="list-style-type: none"> • Местных условий в аэропорту вылета; • Расхода топлива вспомогательной силовой установки (APU). 			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.3.6	Эксплуатант должен иметь процесс и/или процедуры, обеспечивающие, что маршрутное топливо (trip fuel), требуемое в соответствии с топливной политикой эксплуатанта, рассчитывается как количество топлива, необходимое для выполнения полета от момента взлета или точки повторного планирования в воздухе до посадки в аэропорту назначения, с учетом эксплуатационных условий, указанных в DSP 4.3.2.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.3.7	Эксплуатант должен иметь процесс и/или процедуры, обеспечивающие, что резервное топливо (contingency fuel), требуемое в соответствии с топливной политикой, рассчитывается как количество топлива, необходимое для компенсации непредвиденных факторов, влияющих на расход топлива до аэродрома назначения. Резервное топливо не должно быть ниже одного или нескольких из следующих значений (одобренных или принятых ОГА КР в зависимости от операций эксплуатанта): (i) 5% от запланированного маршрутного топлива или от количества топлива, необходимого от точки повторного планирования в воздухе, рассчитанного на основе расхода топлива, использованного для планирования маршрутного топлива, но не менее количества топлива, необходимого для полета в течение 5 минут на скорости ожидания на высоте 450 м (1 500 футов) над аэродромом назначения в стандартных условиях. (ii) Для внутренних полетов (если одобрено или принято ОГА КР): количество топлива, достаточное для полета в течение 45 минут на крейсерском расходе топлива, включая 30 минут в качестве окончательного резерва. (iii) Для международных полетов (если одобрено или принято ОГА КР): количество топлива, достаточное для 10% от общего времени полета от аэродрома вылета или точки повторного планирования в воздухе до аэродрома, на который было отправлено или повторно отправлено воздушное судно.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

	<p>(iv) Для уменьшения количества резервного топлива (если одобрено или принято ОГА КР): не менее 3% от запланированного маршрутного топлива или, в случае повторного планирования в воздухе, 3% от остатка маршрутного топлива, при условии, что имеется запасной аэродром на маршруте, соответствующий требованиям ОГА КР.</p> <p>(v) На основе данных фактического расхода топлива (если одобрено или принято ОГА КР): количество топлива, достаточное для 20 минут полета, рассчитанное на основе расхода топлива, запланированного для данного рейса, при условии, что эксплуатант внедрил программу мониторинга расхода топлива для каждого воздушного судна и использует достоверные данные, полученные в рамках данной программы.</p> <p>(vi) На основе статистического метода (если одобрено или принято ОГА КР): количество топлива, рассчитанное с учетом статистического покрытия отклонений между запланированным и фактическим маршрутным топливом. Данный метод применяется для мониторинга расхода топлива на каждой паре городов/типа ВС, а данные используются для статистического анализа и расчета резервного топлива для соответствующих пар городов/типа ВС.</p>						
4.3.8	<p>Эксплуатант должен иметь процесс и/или процедуры, обеспечивающие, что для полетов, требующих наличия одного запасного аэродрома назначения, количество топлива для запасного аэродрома, рассчитанное в соответствии с топливной политикой, не ниже объема, достаточного для выполнения следующих этапов полета:</p> <p>(i) Выполнение прерванного захода на посадку в аэродроме назначения; (ii) Набор высоты до ожидаемого крейсерского эшелона; (iii) Полёт по ожидаемому маршруту к запасному аэродрому назначения; (iv) Снижение до точки начала ожидаемого захода на посадку; (v) Выполнение захода на посадку и посадки в запасном аэродроме назначения.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.3.9	<p>Эксплуатант должен иметь процесс и/или процедуры, обеспечивающие, что для полетов, требующих наличия второго запасного аэродрома назначения, количество топлива для запасного аэродрома, рассчитанное в соответствии с топливной политикой, не ниже объема, определенного в соответствии с DSP 4.3.8, который обеспечивает возможность полета к запасному аэродрому назначения, требующему наибольшего количества топлива.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.3.10	<p>Если эксплуатант выполняет полеты, не требующие наличия запасного аэродрома назначения, он должен иметь процесс и/или процедуры, обеспечивающие, что на такие полеты запрашивается дополнительное количество топлива, достаточное для компенсации увеличенного расхода топлива из-за непредвиденных эксплуатационных обстоятельств в ходе полета к аэродрому назначения.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

4.3.11	Если эксплуатант выполняет полеты на изолированные аэродромы, он должен иметь процесс и/или процедуры, обеспечивающие, что количество топлива для изолированного аэродрома, рассчитанное в соответствии с топливной политикой, не ниже объема, достаточного для полета в течение двух (2) часов на нормальном крейсерском расходе топлива над изолированным аэродромом назначения, включая окончательный резерв топлива, рассчитанный в соответствии с DSP 4.3.12			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.3.12	Эксплуатант должен иметь процесс и/или процедуры, обеспечивающие, что окончательный резерв топлива (final reserve fuel), рассчитанный в соответствии с топливной политикой, не ниже объема топлива, достаточного для полета в течение 30 минут при скорости и на высоте, установленных эксплуатантом и одобренных или принятых ОГА КР.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.3.13	<p>Эксплуатант должен иметь процесс и/или процедуры, обеспечивающие, что дополнительное топливо, рассчитанное в соответствии с топливной политикой, представляет собой дополнительное количество топлива, которое должно быть перевезено в случае, если суммарный объем маршрутного топлива, резервного топлива, топлива для запасного аэродрома и окончательного резерва топлива не достаточен для выполнения хотя бы одного из следующих условий (применимых к эксплуатанту):</p> <p>(i) Обеспечение соответствия воздушного судна, выполняющего полет в рамках ETOPS/EDTO, критическому топливному сценарию, установленному ОГА КР.</p> <p>(ii) Обеспечение соответствия воздушного судна, как определено ОГА КР, выполняющего полет на удалении более 90 минут от запасного аэродрома, для возможности:</p> <p>(a) Снижения до требуемой высоты и следования к запасному аэродрому в случае отказа двигателя или разгерметизации, в зависимости от того, какой из отказов требует большего запаса топлива, при условии, что отказ происходит в самой критической точке маршрута;</p> <p>(b) Полета в течение 15 минут на скорости ожидания на высоте 450 м (1 500 футов) над запасным аэродромом в стандартных условиях;</p> <p>(c) Выполнения захода на посадку и посадки на запасном аэродроме.</p> <p>(iii) Учет любых дополнительных эксплуатационных требований, установленных ОГА КР или эксплуатантом, которые не охватываются пунктами (i) и (ii).</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.3.14	<p>Эксплуатант должен иметь процесс и/или процедуры, обеспечивающие возможность заправки дополнительного топлива по усмотрению (discretionary fuel) в соответствии с топливной политикой.</p> <p>Дополнительное топливо по усмотрению (discretionary fuel) — это дополнительное количество топлива, перевозимое по усмотрению КВС или КВС совместно с полетным диспетчером (FOO) в системе оперативного контроля с разделенной ответственностью.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

4.3.16	Если эксплуатант использует полетных диспетчеров (FOO), он может иметь инструкции, направленные на повышение осведомленности о состоянии запасов топлива. Такие инструкции должны включать один или несколько из следующих элементов: (i) Приблизительное значение окончательного резерва топлива, применимое к каждому типу и модификации воздушных судов в парке эксплуатанта. (ii) Значение окончательного резерва топлива для каждого рейса, указанное в Оперативном плане полета (OPP). (iii) Отображение запланированного или фактического значения окончательного резерва топлива для каждого рейса в системе планирования полетов (Flight Planning System) или системе мониторинга полетов (Flight Monitoring System).			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DSP 4.4 Кислород							
4.4.1	Если в системе полностью разделенного оперативного контроля используется полетный диспетчер (FOO), эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что полет не будет начат, если на борту воздушного судна не имеется достаточного запаса кислорода для обеспечения экипажа и пассажиров.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DSP 4.5 Полеты на удалении более 60 минут от запасного аэродрома на маршруте и ETOPS/EDTO							
4.5.1	Если эксплуатант выполняет полетные операции на удалении более 60 минут от точки маршрута до запасного аэродрома на маршруте, включая ETOPS/EDTO, он должен иметь систему, процесс и/или процедуры, обеспечивающие, что такие операции планируются и выполняются в соответствии с эксплуатационными требованиями и применимыми нормативными требованиями.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.5.2	Если эксплуатант выполняет полетные операции на удалении более 60 минут от точки маршрута до запасного аэродрома на маршруте, включая ETOPS/EDTO, он должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие (в зависимости от применимости к эксплуатанту): (i) Для всех воздушных судов: Определены запасные аэродромы на маршруте; Летный экипаж имеет доступ к самой актуальной информации о таких аэродромах, включая их текущее состояние и метеорологические условия. (ii) Для двухдвигательных воздушных судов, выполняющих полеты в рамках ETOPS/EDTO: Актуальная информация, доступная летному экипажу, подтверждает, что метеорологические условия на определенных запасных аэродромах на маршруте в расчетное время использования (ETU) будут соответствовать или превышать установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы для данной операции.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.5.3	Если эксплуатант использует двухдвигательные воздушные суда в рамках ETOPS/EDTO, он должен иметь инструкции и процедуры по выбору запасных аэродромов на маршруте для таких операций, а также обеспечивать, что запасные аэродромы на маршруте указываются в:			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



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

Документ №	SCAA-OPS-GM-157
Раздел	Приложение - 1
Редакция	02

	(i) Оперативном плане полета (OFP) или другом эквивалентном эксплуатационном документе, доступном КВС в полете; (ii) Аэронавигационном плане полета (ATS Flight Plan), если это требуется авиационными властями или используемой системой ОВД.						
4.5.4	Если эксплуатант выполняет операции в рамках ETOPS/EDTO, он должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что для воздушных судов, задействованных в таких операциях: (i) Полет не продолжается за установленное пороговое время, если запасные аэродромы на маршруте не были повторно оценены на предмет доступности, и последние доступные данные не подтверждают, что в расчетное время использования (ETU) метеорологические условия на этих аэродромах будут соответствовать или превышать установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы. (ii) Если выявлены условия, исключающие безопасный заход на посадку и посадку на определенном запасном аэродроме на маршруте в ETU, должна быть определена альтернативная стратегия действий. (iii) Наиболее ограничивающее время эксплуатации критически важных систем EDTO (за исключением самой ограничивающей системы пожаротушения), если таковое имеется и указано в Руководстве по летной эксплуатации воздушного судна (AFM) напрямую или ссылкой, не превышает в ходе конкретной операции.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.5.5	Если эксплуатант выполняет полетные операции на удалении более 60 минут от точки маршрута до запасного аэродрома на маршруте, включая EDTO, на воздушных судах с установленным предельным временем работы системы пожаротушения грузового отсека, ему следует иметь систему, процесс и/или процедуры, обеспечивающие, что время отклонения к аэродрому, на котором можно выполнить безопасную посадку, не превышает время работы системы пожаротушения грузового отсека, уменьшенное на установленный авиационными властями эксплуатационный запас безопасности.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Примечания



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

Документ №

SCAA-OPS-GM-157

Раздел

Приложение - 1

Редакция

02

--

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"/>		