



**БУЙРУК  
ПРИКАЗ**

2025-ч. 11-декабрь № 03-538

Бишкек ш.  
г. Бишкек

**Аба кемелеринин эксплуатанттарынын учуу иштерин оперативдик башкаруу системасын уюштурууну жана учуу диспетчерлеринин ишин уюштурууну жөнгө салуучу Нускаманы бекитүү жана күчүнө киргизүү жөнүндө**

Учуу-диспетчерлердин ишмердүүлүгүн уюштурууга байланыштуу нормативдик жөнгө салууну өркүндөтүү, ведомстволук нормативдик укуктук актыларды Кыргыз Республикасынын аракеттеги аба мыйзамдарына шайкеш келтирүү, ошондой эле Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарын сертификациялоо жана инспекциялык көзөмөл учурунда учуу-диспетчерлердин даярдыгына, уруксат алуу тартибине, функционалдык милдеттерине жана алардын ишин көзөмөлдөөгө коюлган талаптарды бирдей колдонуу максатында, **буйрук кылам:**

1. Аба кемелеринин эксплуатанттарынын учуу иштерин оперативдик башкаруу системасын уюштурууну жана учуу диспетчерлеринин ишин уюштурууну жөнгө салуучу Нускаманы ушул буйруктун 1-тиркемесине ылайык бекитүү жана күчүнө киргизүү.

2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттиги (мындан ары – Мамлекеттик агенттик) 2025-жылдын 20-июлундагы №03-235 «Кыргыз Республикасынын учак эксплуатациялоочуларынын ишмердүүлүгүнө сертификациялоо жана көзөмөл жүргүзүү процедуралары боюнча Нускаманын учуу диспетчерлерин уюштуруу бөлүгүндө» бекитилиши жана күчүнө киргизилиши жөнүндө» буйругу күчүн жоготту деп табылсын.

3. Мамлекеттик агенттиктин түзүмдүк бөлүмдөрүнүн жетекчилерине сертификациялоо иш-чараларын жана инспекциялык көзөмөлдү жүргүзүүдө аталган Нускаманын талаптарын милдеттүү түрдө колдонуу таршырылсын.

4. Учуу эксплуатациялоо башкармалыгынын жетекчисине Нускаманын бекитилген жаңы басылышы Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарына жеткирүүнү камсыз кылуу таршырылсын.

5. Стратегиялык жана санариптик өнүктүрүү бөлүмүнө Нускаманы белгиленген тартипте Мамлекеттик агенттиктин расмий веб-сайтына жайгаштырууну камсыз кылуу таршырылсын.

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

7. Ушул буйруктун аткарылышынын көзөмөлү директордун орун басары К.Т. Төлөгеновго жүктөлсүн.

---

**Об утверждении и введении в действие Инструкции по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров**

В целях совершенствования нормативного регулирования в области организации деятельности полётных диспетчеров, приведения ведомственных нормативных правовых актов в соответствие с действующим воздушным законодательством Кыргызской Республики, а также обеспечения единообразного применения требований к подготовке, допуску, функциональным обязанностям и контролю работы полётных диспетчеров при сертификации и инспекционном надзоре за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики, **приказываю:**

1. Утвердить и ввести в действие в новой редакции Инструкцию по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров согласно Приложению 1 к настоящему приказу.

2. Признать утратившим силу приказ Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики (далее – Государственное агентство) №03-235 от 20.07.2025г. Об утверждении и введении в действие «Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части касающейся организации полетных диспетчеров».

3. Руководителям структурных подразделений Государственного агентства обеспечить применение требований настоящей Инструкции при проведении сертификационных мероприятий и инспекционного надзора.

4. Начальнику Управления летной эксплуатации обеспечить доведение утверждённой Инструкции до сведения эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики.

5. Отделу стратегического и цифрового развития обеспечить размещение Инструкции в установленном порядке на официальном веб-сайте Государственного агентства.

6. Делопроизводителю Государственного агентства М.Т. Тыналиевой довести настоящий приказ и новую инструкцию до сведения всех соответствующих отделов.


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

Директор



Д. К. Бостонов



 <p>ГАГА Государственное агентство Гражданской авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b></p> <p><b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

**«APPROVED»**

By the Order of the  
State Civil Aviation Agency under  
the Cabinet of Ministers  
of the Kyrgyz Republic  
from “11” декабрь 2025  
No. 03-538



**«УТВЕРЖДЕНО»**


Приказом Государственного агентства  
гражданской авиации при  
Кабинете Министров  
Кыргызской Республики  
От “11” декабрь 2025 года  
№ 03-538



**Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров**

**Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers**

**Бишкек**

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02


## Введение Introduction

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

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

This Instruction for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers (hereinafter – the Instruction) has been developed to implement a systematic approach to addressing issues related to the flight operations control system and the preparation of governing documents.


This document contains a set of operational standards, recommended practices, and supporting information necessary for the preparation of the operator's manual on the flight operations control system of the aircraft operator and the organization of the work of flight dispatchers. It also establishes the minimum acceptable requirements for its implementation. These requirements are of an instructive nature and are mandatory for compliance by the aircraft operator; however, the operator may establish stricter requirements than those provided for by the Aviation Regulations of the Kyrgyz Republic (KR) and this document.

	<p><b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b></p> <p><b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

## 0.1. Ведомость по документу

### 0.1. Document Control Sheet


Название документа Document Title	Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров. Instruction for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers	
Разработано Developed	Управление летной эксплуатацией Flight operation department	
Разработчик Developer	Алимов Нурбек Кабылжанович Alimov Nurbek Kabylzhanovich	
Введено в действие Put into Effect	<input type="checkbox"/> впервые	<input checked="" type="checkbox"/> ревизия
Распорядительный документ Directive Document	Приказ Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «Об утверждении и введении в действие Инструкции по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров». Order of the State Agency for Civil Aviation under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic "On the approval and implementation of the Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers"	
Дата введения в действие Effective date	«_____» _____ 2025 год. «_____» _____ 2025 year.	
Место хранения контрольного экземпляра Location of the Control Copy	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department	
Периодичность пересмотра Frequency of revision	Один раз в год Once a year	
Ведомость по копии документа Document Copy Register		
Статус экземпляра Status of copy	Контрольный <input type="checkbox"/> Controlled	Рабочий <input type="checkbox"/> Working
Порядковый номер Serial number		
Держатель экземпляра Copy holder		
Ответственный за ведение экземпляра Person responsible for maintaining copy		

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02


## 0.2. Содержание

## 0.2. Table of content

<b>ВВЕДЕНИЕ .....</b>	<b>2</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>2</b>
<b>0.1. ВЕДОМОСТЬ ПО ДОКУМЕНТУ .....</b>	<b>3</b>
<b>0.1. DOCUMENT CONTROL SHEET .....</b>	<b>3</b>
<b>0.2. СОДЕРЖАНИЕ .....</b>	<b>3</b>
<b>0.2. TABLE OF CONTENT.....</b>	<b>3</b>
<b>0.3. Перечень владельцев документа .....</b>	<b>6</b>
<b>0.3. LIST OF DOCUMENT COPY HOLDERS .....</b>	<b>6</b>
<b>0.4. Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений .....</b>	<b>6</b>
<b>0.4. Department responsible for amendments and additions .....</b>	<b>6</b>
<b>0.5. Актуальность страниц .....</b>	<b>6</b>
<b>0.5. Currency of Pages .....</b>	<b>6</b>
<b>0.6. Изменения и дополнения.....</b>	<b>6</b>
<b>0.6. Amendments and Additions.....</b>	<b>6</b>
<b>0.7. Область действия .....</b>	<b>7</b>
<b>0.7. Scope.....</b>	<b>7</b>
<b>0.8. Связанные документы .....</b>	<b>7</b>
<b>0.8. Related documents .....</b>	<b>7</b>
<b>0.9. Нормативные ссылки .....</b>	<b>8</b>
<b>0.9. Normative references .....</b>	<b>8</b>
<b>0.10. Термины и определения .....</b>	<b>8</b>
<b>0.10. Terms and definitions .....</b>	<b>8</b>
<b>0.11. Сокращение.....</b>	<b>13</b>
<b>0.11. Abbreviations .....</b>	<b>13</b>
<b>0.12. Перечень действующих страниц и регистрация ревизий.....</b>	<b>15</b>
<b>0.12. List of active pages and revision registration .....</b>	<b>15</b>
<b>0.13. Лист регистрации проверок, изменений и дополнений .....</b>	<b>22</b>
<b>0.13. Record Sheet of Reviews, Changes, and Amendments.....</b>	<b>22</b>
<b>1.1 НОРМАТИВНАЯ БАЗА .....</b>	<b>23</b>
<b>1.1 NORMATIVE BASE.....</b>	<b>23</b>
<b>1.1.1 ПРИМЕНИМОСТЬ .....</b>	<b>24</b>
<b>1.1.1 APPLICABILITY .....</b>	<b>24</b>
<b>1.2 СОТРУДНИК ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ/ ПОЛЕТНЫЙ ДИСПЕТЧЕР .....</b>	<b>25</b>
<b>1.2 FLIGHT OPERATIONS OFFICER/ FLIGHT DISPATCHER.....</b>	<b>25</b>
<b>1.2.1 ОБЯЗАННОСТИ СОТРУДНИКА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ/ПОЛЕТНОГО ДИСПЕТЧЕРА.....</b>	<b>25</b>
<b>1.2.1 RESPONSIBILITIES OF A FLIGHT OPERATIONS OFFICER/ FLIGHT DISPATCHER .....</b>	<b>25</b>
<b>1.2.2 ДОПУСК К РАБОТЕ.....</b>	<b>26</b>
<b>1.2.2 ADMISSION TO WORK.....</b>	<b>26</b>
<b>1.3 КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ ДЛЯ СОТРУДНИКА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЁТОВ/ПОЛЁТНОГО ДИСПЕТЧЕРА .....</b>	<b>28</b>


	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

<b>1.3 QUALIFICATION REQUIREMENTS FOR FLIGHT OPERATIONS OFFICER/FLIGHT DISPATCHERS .....</b>	<b>28</b>
<b>1.4 ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ПОДГОТОВКЕ СОТРУДНИКА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЁТОВ/ПОЛЁТНОГО ДИСПЕТЧЕРА .....</b>	<b>32</b>
<b>1.4 REQUIREMENTS FOR FLIGHT OPERATIONS OFFICER/FLIGHT DISPATCHERS ...</b>	<b>32</b>
<b>1.4.1 ВИДЫ ПОДГОТОВКИ .....</b>	<b>33</b>
<b>1.4.1 TYPES OF TRAINING .....</b>	<b>33</b>
<b>1.4.2 ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ EDTO .....</b>	<b>37</b>
<b>1.4.2 EDTO TRAINING PROGRAM.....</b>	<b>37</b>
<b>1.4.3 ЗАПИСИ ПО ОБУЧЕНИЮ/ПОДГОТОВКЕ .....</b>	<b>37</b>
<b>1.4.3 TRAINING RECORDS.....</b>	<b>37</b>
<b>1.4.4 ПОЛЕТНЫЙ ДИСПЕТЧЕР-ИНСТРУКТОР .....</b>	<b>38</b>
<b>1.4.4 FLIGHT DISPATCHER-INSTRUCTOR.....</b>	<b>38</b>
<b>2. ПЕРЕЧЕНЬ СТАНДАРТОВ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО СУДНА .....</b>	<b>46</b>
<b>2. LIST OF STANDARDS FOR THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR.....</b>	<b>46</b>
<b>2.1 ОРГАНИЗАЦИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И РАЗДЕЛЕНИЯ ОБЯЗАННОСТЕЙ (ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ) ЭКСПЛУАТАНТА ЗА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ.....</b>	<b>46</b>
<b>2.1 ORGANIZATION OF RESPONSIBILITY AND DIVISION OF DUTIES (IF NECESSARY) OF THE OPERATOR FOR THE IMPLEMENTATION OF OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT .....</b>	<b>46</b>
<b>2.2 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ И КОНТРОЛЯ.....</b>	<b>48</b>
<b>2.2 MANAGEMENT AND CONTROL SYSTEM .....</b>	<b>48</b>
<b>3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ.....</b>	<b>54</b>
<b>3. FLIGHT SUPPORT .....</b>	<b>54</b>
<b>3.1. СТАНДАРТЫ ОТНОСИТЕЛЬНО ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ВС И ПЛАНИРОВАНИЯ ЗАГРУЗКИ, ПОЛЕТОВ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ .....</b>	<b>55</b>
<b>3.1 STANDARDS FOR AIRCRAFT PERFORMANCE AND LOAD PLANNING, ICING CONDITIONS.....</b>	<b>55</b>
<b>3.2 УЧЕТ ВОЗМОЖНЫХ УСЛОВИЙ ОБЛЕДЕНЕНИЯ .....</b>	<b>56</b>
<b>3.2 ACCOUNTING FOR POSSIBLE ICING CONDITIONS .....</b>	<b>56</b>
<b>3.3 СТАНДАРТЫ ОТНОСИТЕЛЬНО УСЛОВИЙ ПОЛЕТА.....</b>	<b>57</b>
<b>3.3 STANDARDS REGARDING FLIGHT CONDITIONS .....</b>	<b>57</b>
<b>3.4 ВЫБОР ЗАПАСНЫХ АЭРОДРОМОВ .....</b>	<b>58</b>
<b>3.4 SELECTION OF ALTERNATE AERODROMES.....</b>	<b>58</b>
<b>3.4.1 ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМ ПРИ ВЗЛЕТЕ.....</b>	<b>58</b>
<b>3.4.1 ALTERNATE AIRFIELD DURING TAKEOFF.....</b>	<b>58</b>
<b>3.4.2 ЗАПАСНЫЕ АЭРОДРОМЫ НА МАРШРУТЕ.....</b>	<b>59</b>
<b>3.4.2 ALTERNATE AIRFIELDS EN ROUTE .....</b>	<b>59</b>
<b>3.4.3 ЗАПАСНЫЕ АЭРОДРОМЫ ДЛЯ АЭРОДРОМА НАЗНАЧЕНИЯ .....</b>	<b>60</b>
<b>3.4.3 ALTERNATE AERODROMES FOR THE DESTINATION AERODROME .....</b>	<b>60</b>
<b>3.4.4 МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ.....</b>	<b>61</b>
<b>3.4.4 METEOROLOGICAL CONDITIONS .....</b>	<b>61</b>

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

<b>4. МИНИМАЛЬНЫЕ ВЫСОТЫ ПОЛЕТА И ХАРАКТЕРИСТИКИ НА МАРШРУТЕ .....</b>	<b>63</b>
<b>4.MINIMUM FLIGHT ALTITUDES AND EN-ROUTE PERFORMANCE .....</b>	<b>63</b>
<b>5. ПЛАНИРОВАНИЕ ЗАПАСА ТОПЛИВА И МАСЛА.....</b>	<b>64</b>
<b>5. FUEL AND OIL SUPPLY PLANNING .....</b>	<b>64</b>
<b>6. ПЛАНИРОВАНИЕ КИСЛОРОДА .....</b>	<b>69</b>
<b>6. OXYGEN PLANNING.....</b>	<b>69</b>
<b>6.1 ЗАПАС КИСЛОРОДА.....</b>	<b>69</b>
<b>6.1 OXYGEN SUPPLY.....</b>	<b>69</b>
<b>7. ПРОЦЕДУРА ОТСЛЕЖИВАНИЯ ПОЛЕТА.....</b>	<b>70</b>
<b>7. FLIGHT TRACKING PROCEDURE.....</b>	<b>70</b>
<b>8. ТРЕБОВАНИЕ К РУКОВОДСТВУ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ (FLIGHT DISPATCH MANUAL).....</b>	<b>73</b>
<b>8. FLIGHT DISPATCH MANUAL REQUIREMENT .....</b>	<b>73</b>
<b>9. ТРЕБОВАНИЯ К АУТСОРСИНГОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЁТОВ И КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА ПЕРЕДАННЫХ ФУНКЦИЙ .....</b>	<b>76</b>
<b>9. REQUIREMENTS FOR OUTSOURCED FLIGHT SUPPORT ORGANIZATIONS AND QUALITY CONTROL OF DELEGATED FUNCTIONS.....</b>	<b>76</b>
<b>КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА ПРОВЕРКИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО КОНТРОЛЯ ЭКСПЛУАТАНТА .....</b>	<b>79</b>
<b>THE CHECK LIST OF THE OPERATOR'S OPERATIONAL CONTROL .....</b>	<b>79</b>



	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

### 0.3. Перечень владельцев документа

### 0.3. List of Document Copy holders

Регистрационный номер экземпляра Registration number of the copy	Статус Status	Формат Format	Владелец экземпляра Owner of Copy	Дата получения Date received	Подпись Signature
1	Контрольный Master Copy	Бумажный / электронный Hard copy/Electronic	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department		
2	Контрольный Master Copy	Бумажный Hard copy	Канцелярия Registry Office		

### 0.4. Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений

### 0.4. Department responsible for amendments and additions

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

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

#### Контактная информация:

Телефон/факс: 0312 25-15-59

Электронная почта: [flight-operations@caa.kg](mailto:flight-operations@caa.kg)

#### Contact information:

Phone/fax: 0312 25-15-59

Email: [flight-operations@caa.kg](mailto:flight-operations@caa.kg)

### 0.5. Актуальность страниц

### 0.5. Currency of Pages

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.

All active pages of the document shall be listed in the List of Active Pages, indicating the page number, revision number, and effective date. In the event that the page number, revision number, or effective date do not match the information provided in the List of Active Pages and the change registration, such pages are considered invalid, must not be used, and should be immediately removed from the document.

### 0.6. Изменения и дополнения


### 0.6. Amendments and Additions

Изменения и дополнения в настоящую Инструкцию вносятся в случае:

- Внесения изменений в нормативные документы Государственного агентства;

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

- When changes are made to the regulatory documents of the Civil Aviation Agency of the Kyrgyz Republic;

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

- Совершенствования производственных процессов;
  - Результаты 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. Для этого необходимо предварительное письменное представление замечаний, предложений и пожеланий от заинтересованных сторон. Все поступившие поправки будут тщательно проанализированы, и при необходимости зарегистрированы с внесением записи в «Лист регистрации поправок, изменений и дополнений документа».

## 0.7. Область действия

### 0.7.Scope

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

### 0.8. Related documents

Номер Number	Наименование Title
SCAA-QMS-STD-02	Стандарт по разработке нормативных документов ГАГА при КМ КР Standard for the Development of Regulatory Documents of the Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic
SCAA-OPS-GM-01	Руководство по выдаче сертификата эксплуатанта Manual on Issuing an Operator's Certificate
SCAA-OPS-GM-02	Руководство по процедурам продления сертификата эксплуатанта Manual on Procedures for Renewal of an Operator's Certificate
SCAA-PEL-PRG-07	Типовые программы профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов КР

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

	Standard Training Programs for Aviation Personnel Involved in Flight Safety in the Kyrgyz Republic
--	--

## 0.9. Нормативные ссылки

## 0.9. Normative references

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

## 0.10. Terms and definitions

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.

These Instructions have been developed taking into account the requirements and recommendations of the following documents, standards, and recommended practices:

- The Air Code of the Kyrgyz Republic, approved and enacted by Law No. 219 of August 6, 2015;

- Aviation Rules of the Kyrgyz Republic

- Government Program for Flight Safety in Civil Aviation of the Kyrgyz Republic, approved by Resolution of the Government of the Kyrgyz Republic No. 266 of April 28, 2009;

- Manual on Procedures for Operational Inspection, Certification, and Continuing Oversight (Doc 8335)

- Preparation of Flight Operations Manual (Doc 9376)


- ICAO Annex 6 - Aircraft Operations, Part I (Chapters 4 and 10);

- Training Manual (Doc 7192 D3)

This instruction uses the following terms with their respective definitions:

**Analysis** – determining the suitability, adequacy, or effectiveness of an object for achieving established goals.

**Approbation** - the process of testing, verifying, or evaluating (e.g., a new method, technology, approach, or document) to determine its suitability, effectiveness, or compliance with requirements.

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

**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.

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

**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.

**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.

**Directives** - official instructions or orders issued by an authorized body or management, which are mandatory for execution. They are aimed at establishing rules, standards, and requirements for carrying out specific actions or processes within an organization or system.

**Documented information (DI)** — recorded information that is subject to storage, use, or disposal in accordance with established procedures.

**Hazard Identification** - the process of detecting factors that may lead to incidents or accidents.

**Integration of SMS and QMS** — the process of combining the Safety Management System (SMS) and the Quality Management System (QMS) to achieve common goals.

**Component** — an individual part or element of a more complex system or structure, performing a specific function.

**Criteria** — a set of standards, indicators, or parameters used to evaluate compliance, quality, effectiveness, or performance.


**Safety Culture** — the set of values, beliefs, and behavioral norms shaping employees' attitudes towards safety and their involvement in ensuring flight safety.

**Predictive Approach to Safety** — an approach based on anticipating potential hazards to prevent incidents before they occur.

**Flight Operations Procedures** — established actions and steps required for the safe organization and execution of flights.

**Systemic Approach to Safety Management** — an approach that considers all elements and processes affecting flight safety and their interrelationships.



	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

**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 инициированием, 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.

**Voluntary Reporting System** — a system allowing employees to report safety hazards anonymously or openly.


**Flight Operations Officer (FOO) / Flight Dispatcher** — a person appointed by the operator to supervise flight operations, qualified in accordance with ICAO Annex 1, supporting and assisting the pilot-in-command in ensuring safe flight completion.

**The operational control system** – is a set of processes, procedures, and management structures that ensure decision-making and the execution of actions related to the initiation, execution, deviation from the route, or termination of a flight. This system determines who has operational control authority and under what conditions, what functions are performed by responsible persons, and how flight safety and aviation security are ensured during aircraft operation. There are several types of operational control systems. Examples of operational control systems are provided in the following table as a means of determining how an operator typically allocates authority.


<b>Система оперативного контроля Operational Control System</b>	<b>Описание Description</b>
Система с разделением полномочий (Общее) Shared Authority System	Полномочия по оперативному контролю распределяются между КВС и полетным диспетчером (FOO) или назначенным руководителем. Operational control authority is shared between the PIC and the flight operations officer (FOO) or designated supervisor.
Полностью разделенная система (КВС и FOO) Fully Shared System (PIC and FOO both hold authority)	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

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

	<p>мониторинга полета и специализированной системы связи (голосовой или электронной), отдельной от системы УВД, для поддержания совместных полномочий.</p> <p>The pilot in command (PIC) and flight operations officer (FOO) have joint authority in making decisions, performing functions, duties, or tasks related to operational flight control. Such systems are characterized by the use of flight monitoring and a specialized communication system (voice or electronic) separate from the ATC system to maintain joint authority.</p>
<p>Частично разделенная система (КВС и FOO)</p> <p>Partially Shared System (PIC and FOO share authority before flight; PIC holds sole authority in-flight)</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>The pilot in command (PIC) and flight operations officer (FOO) have joint authority over all decisions, functions, duties, or tasks related to operational flight control during the preflight phase, but during flight, exclusive authority rests with the PIC. Such systems typically include an agreed transition point from joint to sole responsibility (e.g., the start of towing or increasing thrust for takeoff). This transition point also usually coincides with the moment when the MEL ceases to apply and the flight crew transitions to in-flight procedures. Partially divided systems are characterized by the use of flight monitoring, if required by regulatory authorities or at the operator's discretion, and typically do not include a dedicated communication system necessary to maintain joint authority during flight.</p>
<p>Система с разделением полномочий (КВС и руководство)</p>	<p>Функционально эквивалентна полностью разделенной системе, за исключением того, что КВС и назначенный</p>

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Shared Authority System (PIC and Management)	<p>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.</p> <p>Functionally equivalent to a fully separated system, except that the PIC and the designated manager, often the director of flight operations or another duly qualified and competent senior employee appointed by the operator, have joint authority in making decisions, performing functions, duties, or tasks related to operational flight control.</p>
Система без разделения полномочий (Общее) Exclusive Authority System	<p>Полномочия по оперативному контролю делегируются только КВС, который может получать или не получать поддержку от другого вспомогательного персонала.</p> <p>Operational control authority is delegated only to the PIC, who may or may not receive support from other support personnel.</p>
Система без разделения полномочий (КВС — единоличный контроль) Exclusive Authority System (PIC only)	<p>КВС обладает исключительными полномочиями на принятие любых решений и выполнение всех задач (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.</p> <p>The PIC has exclusive authority to make all decisions and perform all tasks (without assistance from others) related to the operational control of each flight. This does not preclude the possibility that administrative personnel may provide, collect, or prepare operational documents or data relating to each flight on behalf of the PIC. Such systems may include flight monitoring, if required by regulatory authorities or at the operator's discretion.</p>
Система без разделения полномочий (КВС с поддержкой) Exclusive Authority System (PIC with Support)	<p>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</p>

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

	<p>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.</p> <p>The PIC has exclusive authority to make any decisions relating to operational control. However, he or she receives support from other persons (e.g., flight operations officer (FOO), Flight Operations Assistant (FOA) or Senior Staff Member) who do not have operational control authority but are responsible for performing certain functions, duties or tasks, such as flight planning, flight support, briefing and in-flight monitoring. Such systems provide for flight monitoring if required by regulatory authorities or at the operator's discretion.</p>
--	---

**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.

**Flight operations assistant (FOA)** may be used in conjunction with flight operations officers (FOO) or designated managers in all operational control systems, except for systems without separation of duties (PIC only). However, if such personnel are delegated authority in a system with separation of duties, they will be limited to their specific area of competence.


This classification defines the personnel involved in operational control, their authority and responsibilities, and demonstrates the relationship of these responsibilities to the overall operational activity.

## 0.11. Сокращение


## 0.11. Abbreviations

Сокращение Abbreviations	Определение Definition
<b>АПКР</b> AR KR	Авиационные правила Кыргызской Республики Aviation Rules of the Kyrgyz Republic
<b>БП</b> FS	Безопасность полетов Flight Safety
<b>ВС</b> AC	Воздушное судно Aircraft
<b>ГАГА при КМ КР</b>  <b>SCAA KR</b>	Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic (SCAA KR)



	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02


<b>KP</b> <b>KR</b>	Кыргызская Республика Kyrgyz Republic
<b>ОГА</b> <b>SCAA</b>	Орган Гражданской Авиации Civil Aviation Authority
<b>РПП</b> <b>OM</b>	Руководство по производству полетов Operations Manual
<b>СУБП</b> <b>SMS</b>	Система Управления Безопасностью Полётов Safety Management System
<b>ЭВС</b> <b>ATO</b>	Эксплуатант воздушного судна Aircraft operator
<b>CAT II/III</b>	Категория захода на посадку в условиях ограниченной видимости (Category II/III)
<b>FCOM</b>	Руководство по Летной Эксплуатации Flight Crew Operations Manual
<b>MEL</b>	Перечень минимального оборудования Minimum Equipment List
<b>MMEL</b>	Типовой минимальный перечень оборудования Master Minimum Equipment List
<b>PBN</b>	Навигация на основе характеристик Performance Based Navigation
<b>RVSM</b>	Уменьшенный минимум вертикального эшелонирования Reduced Vertical Separation Minimum
<b>SMS</b>	Система управления безопасностью Safety Management System
<b>SOP</b>	Стандартные процедуры выполнения полета Standard Operation Procedures

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02


## 0.12. Перечень действующих страниц и регистрация ревизий

### 0.12. List of active pages and revision registration

Номер Главы Section Number	Номер страницы Page number	Номер ревизии Revision Number	Действует с: Effective from:
Глава 0 Chapter 0	1	00	
Глава 0 Chapter 0	2	00	
Глава 0 Chapter 0	3	00	
Глава 0 Chapter 0	4	00	
Глава 0 Chapter 0	5	00	
Глава 0 Chapter 0	6	00	
Глава 0 Chapter 0	7	00	
Глава 0 Chapter 0	8	00	
Глава 0 Chapter 0	9	00	
Глава 0 Chapter 0	10	00	
Глава 0 Chapter 0	11	00	
Глава 0 Chapter 0	12	00	
Глава 0 Chapter 0	13	00	
Глава 0 Chapter 0	14	00	
Глава 0 Chapter 0	15	00	
Глава 0 Chapter 0	16	00	
Глава 0 Chapter 0	17	00	
Глава 0 Chapter 0	18	00	
Глава 0 Chapter 0	19	00	
Глава 0 Chapter 0	20	00	
Глава 0 Chapter 0	21	00	


	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Глава 0 Chapter 0	22	00	
Глава 1 Chapter 1	23	00	
Глава 1 Chapter 1	24	00	
Глава 1 Chapter 1	25	00	
Глава 1 Chapter 1	26	00	
Глава 1 Chapter 1	27	00	
Глава 1 Chapter 1	28	00	
Глава 1 Chapter 1	29	00	
Глава 1 Chapter 1	30	00	
Глава 1 Chapter 1	31	00	
Глава 1 Chapter 1	32	00	
Глава 1 Chapter 1	33	00	
Глава 1 Chapter 1	34	00	
Глава 1 Chapter 1	35	00	
Глава 1 Chapter 1	36	00	
Глава 1 Chapter 1	37	00	
Глава 1 Chapter 1	38	00	
Глава 1 Chapter 1	39	00	
Глава 1 Chapter 1	40	00	
Глава 1 Chapter 1	41	00	
Глава 1 Chapter 1	42	00	
Глава 1 Chapter 1	43	00	
Глава 1 Chapter 1	44	00	
Глава 1	45	00	


	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Chapter 1			
Глава 2 Chapter 2	46	00	
Глава 2 Chapter 2	47	00	
Глава 2 Chapter 2	48	00	
Глава 2 Chapter 2	49	00	
Глава 2 Chapter 2	50	00	
Глава 2 Chapter 2	51	00	
Глава 2 Chapter 2	52	00	
Глава 2 Chapter 2	53	00	
Глава 3 Chapter 3	54	00	
Глава 3 Chapter 3	55	00	
Глава 3 Chapter 3	56	00	
Глава 3 Chapter 3	57	00	
Глава 3 Chapter 3	58	00	
Глава 3 Chapter 3	59	00	
Глава 3 Chapter 3	60	00	
Глава 3 Chapter 3	61	00	
Глава 3 Chapter 3	62	00	
Глава 3 Chapter 3	63	00	
Глава 3 Chapter 3	64	00	
Глава 4 Chapter 4	65	00	
Глава 5 Chapter 5	66	00	
Глава 5 Chapter 5	67	00	
Глава 5 Chapter 5	68	00	




	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02


Глава 5 Chapter 5	69	00	
Глава 5 Chapter 5	70	00	
Глава 6 Chapter 6	71	00	
Глава 7 Chapter 7	72	00	
Глава 7 Chapter 7	73	00	
Глава 7 Chapter 7	74	00	
Глава 8 Chapter 8	75	00	
Глава 8 Chapter 8	76	00	
Глава 8 Chapter 8	77	00	
Глава 8 Chapter 8	78	00	
Глава 9 Chapter 9	79	00	
Глава 9 Chapter 9	80	00	
Глава 9 Chapter 9	81	00	
Контрольная карта Check-list	82	00	
Контрольная карта Check-list	83	00	
Контрольная карта Check-list	84	00	
Контрольная карта Check-list	85	00	
Контрольная карта Check-list	86	00	
Контрольная карта Check-list	87	00	
Контрольная карта Check-list	88	00	
Контрольная карта Check-list	89	00	
Контрольная карта Check-list	90	00	
Контрольная карта Check-list	91	00	

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Контрольная карта Check-list	92	00	
Контрольная карта Check-list	93	00	
Контрольная карта Check-list	94	00	
Контрольная карта Check-list	95	00	
Контрольная карта Check-list	96	00	
Контрольная карта Check-list	97	00	
Контрольная карта Check-list	98	00	
Контрольная карта Check-list	99	00	
Контрольная карта Check-list	100	00	
Контрольная карта Check-list	101	00	
Контрольная карта Check-list	102	00	
Контрольная карта Check-list	103	00	
Контрольная карта Check-list	104	00	
Контрольная карта Check-list	105	00	
Контрольная карта Check-list	106	00	
Контрольная карта Check-list	107	00	
Контрольная карта Check-list	108	00	
Контрольная карта Check-list	109	00	
Контрольная карта Check-list	110	00	
Контрольная карта Check-list	111	00	
Контрольная карта Check-list	112	00	
Контрольная карта Check-list	113	00	
Контрольная карта Check-list	114	00	

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02


Контрольная карта Check-list	115	00	
Контрольная карта Check-list	116	00	
Контрольная карта Check-list	117	00	
Контрольная карта Check-list	118	00	
Контрольная карта Check-list	119	00	
Контрольная карта Check-list	120	00	
Контрольная карта Check-list	121	00	
Контрольная карта Check-list	122	00	
Контрольная карта Check-list	123	00	
Контрольная карта Check-list	124	00	
Контрольная карта Check-list	125	00	
Контрольная карта Check-list	126	00	
Контрольная карта Check-list	127	00	
Контрольная карта Check-list	128	00	
Контрольная карта Check-list	129	00	
Контрольная карта Check-list	130	00	
Контрольная карта Check-list	131	00	
Контрольная карта Check-list	132	00	
Контрольная карта Check-list	133	00	
Контрольная карта Check-list	134	00	
Контрольная карта Check-list	135	00	
Контрольная карта Check-list	136	00	
Контрольная карта Check-list	137	00	

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Контрольная карта Check-list	138	00	
Контрольная карта Check-list	139	00	





	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

## 1. Общие положения

### 1. General Provisions

Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров разработана с целью обеспечения стандартами и инструктивным материалом органа гражданской авиации (далее по тексту – ОГА КР) и эксплуатантов при проведении сертификационных и надзорных мероприятий.

#### 1.1 Нормативная база

##### 1.1 Normative base

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


The Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers have been developed to provide standards and instructional materials for aviation inspectors of the authorized organization in the field of state civil aviation (SCAA) and operators/aircraft operators when conducting certification and oversight activities.

Paragraph 4.2.1.3 of ICAO Annex 6 - Operation of Aircraft, Part I - International Commercial Air Transport - Aeroplanes - requires the operator to demonstrate an adequate organizational structure, flight operations management and control procedures, training program, and ground and maintenance system that are appropriate to the nature and extent of the operations. As a rule, a flight operations officer/flight dispatcher is employed to manage flights and ensure close communication between aircraft in flight and ground services, as well as between the aircraft crew and the operator's ground personnel.

Responsibility for flight management is assigned to the pilot in command and flight operations officer/flight dispatcher only if the operator's approved method of control and supervision of flight operations provides for the use of flight operations officers/flight dispatchers.

The operator shall develop policies and procedures for third parties performing flight operations management functions on its behalf.

Chapter 10 of ICAO Annex 6, "Operation of Aircraft," Part I - "International Commercial Air Transport - Aeroplanes," and other manuals and

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

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 (Doc 8335). Подробный инструктивный материал по полномочиям, обязанностям и ответственности сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера содержится в документе "Подготовка руководства по производству полетов" (Doc 9376). Требования в отношении возраста, умения, знаний и опыта аттестованных сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров, имеющих свидетельства, содержатся в Приложении 1 ИКАО.

### 1.1.1 Применимость

#### 1.1.1 Applicability

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.

instructions set out standards and recommended practices for operators with regard to flight dispatchers.

Instructional material concerning the organization of operational control and the role of flight operations officer/flight dispatchers is contained in the Manual on Operational Inspection, Certification and Continuing Oversight Procedures (Doc 8335). Detailed guidance material on the authority, duties, and responsibilities of flight operations officer/flight dispatchers is contained in the document "Preparation of Flight Operations Manual" (Doc 9376). Requirements for the age, skills, knowledge, and experience of certified flight service agents/flight dispatchers holding certificates are contained in ICAO Annex 1.

This document presents acceptable means of compliance, requirements, responsibilities, and technical instructions for the implementation of a flight dispatch/operational control system in the activities of AOC holders.

These instructions establish requirements for the operational and dispatch management of aircraft flights. They apply to operators conducting such flights, regardless of whether they perform operational control functions independently or outsource them to an external organization. The provisions of this section apply to operators, taking into account the operational control system used, the procedure for delegating authority, and the distribution of responsibilities, functions, duties, and tasks among the personnel involved.

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

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.

The standards set out in this instruction apply only to aircraft that are of a type authorized in the Air Operator Certificate (AOC) and are used in commercial passenger and/or cargo operations.

## **1.2 Сотрудник по обеспечению полетов/ Полетный диспетчер**

### **1.2 Flight operations officer/ flight dispatcher**

#### **1.2.1 Обязанности сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера**

#### **1.2.1 Responsibilities of a flight operations officer/ flight dispatcher**

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

When working in accordance with the flight operations control and supervision method, a flight operations officer/ flight dispatcher performs the following duties:

- оказывает помощь командиру воздушного судна в подготовке к полету и обеспечивает соответствующую информацию;

- assists the aircraft commander in preparing for the flight and provides relevant information;

- оказывает помощь командиру воздушного судна в подготовке рабочего плана полета и плана полета, подлежащего подачи в органы ОВД;

- assists the aircraft commander in preparing the flight plan and flight plan to be submitted to air traffic control authorities;

- с помощью соответствующих средств обеспечивает командира воздушного судна в полете информацией, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета;

- uses appropriate means to provide the aircraft commander with information during the flight that may be necessary for the safe execution of the flight;

- уведомляет соответствующий органы в том случае, когда определить местоположение самолета с помощью средств слежения за воздушными судами не представляется возможным, а попытки установить связь являются безуспешными;

- notifies the appropriate authorities when it is not possible to determine the location of the aircraft using aircraft tracking equipment and attempts to establish communication are unsuccessful;

- когда применимо, оказывает помощь командиру воздушного судна в подготовке предварительного плана полета и представляет его органу, назначенному соответствующим полномочным органом ОВД;

- where applicable, assists the aircraft commander in preparing a preliminary flight plan and submits it to the authority designated by the appropriate competent air traffic control authority;

- подписывает, когда применимо, и представляет план полета органу, назначенному соответствующим полномочным органом ОВД.


- where applicable, signs and submits the flight plan to the authority designated by the appropriate competent air traffic control authority.

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

**In the event of an emergency, the flight operations officer/flight dispatcher shall:**

Если сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер первым узнает об

If a flight operations officer/flight dispatcher is the first to become aware of an

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

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;

a) инициирует выполнение процедур, предусмотренных руководством по производству полетов, избегая при этом принятия любого действия, которое противоречило бы правилам УВД;

b) 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

#### 1.2.2 ADMISSION TO WORK

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

a) 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;

b) 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

emergency situation that poses a threat to the safety of the aircraft or persons, that person shall, in accordance with the following paragraphs, immediately notify the appropriate authorities of the nature of the situation and request assistance, if necessary;

a) initiates the procedures specified in the flight operations manual, while avoiding any action that would conflict with air traffic control regulations;

b) provides the aircraft commander with flight safety information that may be necessary for the safe conduct of the flight, including information concerning any changes to the flight plan that become necessary during the flight.


It is equally important that, during this flight, the aircraft commander also communicates similar information to the flight operations officer/flight dispatcher, particularly in the context of emergency situations.

A flight operations officer/flight dispatcher shall not be permitted to work if he/she:

a) has not successfully completed a specialized training course covering all specific elements of his/her approved flight operations management and control procedures as specified in the operator's flight operations manual;

b) during the previous 12 months, while in the cockpit, has not completed at least one qualifying flight in one direction over any area within which he is authorized to exercise flight control. This flight must include landings at as many aerodromes as possible.



	<p>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</p> <p>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

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;
- (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;

е) 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 Resource

*Note: For qualification flight purposes, the flight operations officer/flight dispatcher must be able to monitor the operation of the flight crew's internal intercom system and radio communications equipment and be able to track the actions of the flight crew.*


(с) has not demonstrated to the operator knowledge of:

- (1) the contents of the flight operations manual;
- (2) the airborne radio equipment used;
- (3) the airborne navigation equipment used;
- (d) has not demonstrated to the operator knowledge of the following details concerning the flights for which that employee is responsible and the areas within which that person is authorized to exercise flight control:

- 1) seasonal meteorological conditions and sources of meteorological information;
- 2) the impact of meteorological conditions on the reception of radio signals by the onboard equipment used;
- 3) the characteristics and limitations of each navigation system used by the operator;
- 4) aircraft loading instructions;

е) has not demonstrated to the operator knowledge and skills in the field of human performance as applied to the duties of an air traffic controller;

A flight operations officer/flight dispatcher who is authorized to perform duties should maintain a level of knowledge of all operational aspects relevant to such activities, including knowledge and skills in the area of human performance. (ICAO Doc 7192-AN/857 Part D-3, DRM Dispatch Resource Management), as well as

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

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.

### 1.3 Квалификационные требования, предъявляемые для сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера

#### 1.3 Qualification requirements for flight operations officer/flight dispatchers

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:

*a) воздушное право:*

- правила и положения, касающиеся обеспечения полётов и обладателя свидетельства сотрудника по обеспечению полётов;

- соответствующие правила и процедуры обслуживания воздушного движения;

*b) 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;

*c) 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;

periodic training in RVSM, TCAS, CFIT, PBN, and EGPWS.

Periodic ground training requirements may be met by completing correspondence courses, distance learning, or written examinations.

A flight operations officer/flight dispatcher shall not be allowed to work if they have not performed their duties for 12 months until the provisions of paragraph 1.2.2 are satisfied.

1) The candidate must be at least 21 years old;

2) The candidate has demonstrated a level of knowledge commensurate with the privileges granted to the holder of a flight operations certificate in at least the following areas:

*a) air law:*

- rules and regulations relating to flight operations and flight operations certificate holders;

- relevant air traffic control rules and procedures;

*b) general knowledge of aircraft:*

- principles of operation of aircraft engines, systems, and instrumentation;

- operational limitations of aircraft and engines;

- minimum equipment list and configuration deviation list;

*c) Calculation of flight characteristics, planning procedures, and loading:*


- the effect of loading and weight distribution on the flight characteristics of aircraft;

- weight and balance calculations;

- operational flight planning;

- fuel consumption and fuel-based flight duration calculations;

- alternate airport selection procedures;

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

- 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;

*d) возможности человека:*

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

*e) метеорология:*

- 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;

*f) навигация:*

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

*g) эксплуатационные правила:*

- cruise flight management along the route;

- extended flight range;

- takeoff performance, including criteria and limitations for runway length, climb rate, and obstacle clearance;

- cruise performance, including minimum absolute altitudes, planning for decompression/engine failure/flight with landing gear down scenarios;

- landing performance, including criteria and limitations for approach, climb, and runway length;

- preparation and submission of flight plans for ATC purposes;

- basic principles of computer/software planning systems;

*d) human capabilities:*

- human capabilities as applied to the duties of flight support personnel, including principles of threat and error management;

*e) meteorology*

- aviation meteorology;

- movement of low- and high-pressure areas;

- structure of fronts, occurrence and characteristics of special weather phenomena that affect take-off, en-route flight, and landing conditions;

- understanding and use of aviation meteorological reports, charts, and forecasts;

- codes and abbreviations;


- rules for obtaining and using meteorological information.

*f) navigation:*

- principles of air navigation and, in particular, rules for flying by instruments

*g) operating rules:*

- use of aeronautical documentation and standard operating rules;

	<p>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</p> <p>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

- 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;

*h) принципы полёта:*

- принципы полёта, относящиеся к соответствующей категории воздушного судна;

*i) 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:

a) член лётного экипажа воздушного судна транспортной авиации; или

b) метеоролог в организации, обеспечивающей полёты воздушных судов транспортной авиации; или

c) диспетчер УВД или технический руководитель сотрудников по обеспечению полётов или службы производства полётов воздушных судов транспортной авиации; или

d) проработал по крайней мере один год в качестве сотрудника, оказывающего помощь в обслуживании полётов воздушных судов транспортной авиации; или

e) 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;

5) Кандидат продемонстрировал свою способность:

- operational procedures for the carriage of normal and dangerous cargo;

- procedures relating to aviation accidents and incidents;

- rules for flying in an emergency situation;

- procedures relating to acts of unlawful interference and sabotage against aircraft;

*h) flight principles:*

- flight principles relating to the relevant aircraft category;

*i) radio communication:*

- rules for communicating with aircraft and relevant ground stations.

3) The candidate has worked for a total of two years in one or more (in any combination) positions, provided that, in any combination of experience, the period of work in any of the positions listed below is at least one year:

a) member of the flight crew of a transport aircraft; or

b) meteorologist in an organization providing transport aviation aircraft flights; or


c) air traffic controller or technical manager of flight support or flight production services for transport aviation aircraft; or

d) at least one year as an employee assisting in the operation of transport aircraft; or

e) successful completion of a training course under an approved program.

4) The candidate has worked under the supervision of a flight operations officer for at least 90 working days during the 6 months immediately preceding the application;

5) The candidate has demonstrated their ability to:

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

a) идентифицировать и получать аэронавигационные данные и другую информацию, имеющие отношение к анализу эксплуатационных ситуаций и рисков;

b) идентифицировать и оценивать факторы риска и возможные последствия для выполнения полёта;

c) идентифицировать и оценивать действия с учётом рисков, влияющих на безопасность и регулярность полётов;

d) определять надлежащий порядок действий, определённых в руководствах по производству полётов;

e) 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;

f) производить приемлемые анализы погоды;

g) проведение инструктажей об условиях погоды по воздушной трассе;

h) идентифицировать и применять эксплуатационные ограничения и минимумы с учётом погодных условий, состояния воздушного судна и соответствующих навигационных процедур;

i) определять оптимальный маршрут полёта и готовить точные, заполненные от руки и/или с помощью компьютера планы полётов;

j) обеспечивать оперативный контроль и помощь в расчётах маршрута полёта в неблагоприятных метеорологических условиях;

k) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибок.

a) identify and obtain aeronautical data and other information relevant to the analysis of operational situations and risks;

b) identify and assess risk factors and possible consequences for flight performance;

c) identify and evaluate actions taking into account risks affecting flight safety and regularity;

d) determine the appropriate course of action as specified in the flight operations manual;

e) apply the relevant standard and non-standard procedures specified in the flight operations manual for planning, continuing, changing the route, or terminating a flight, taking into account aircraft safety, regularity, and cost-effectiveness;

f) perform acceptable weather analyses;

g) conduct briefings on weather conditions along the flight route;

h) identify and apply operational limitations and minimums, taking into account weather conditions, aircraft condition, and relevant navigation procedures;

i) determine the optimal flight route and prepare accurate flight plans, completed by hand and/or using a computer;

j) provide operational control and assistance in calculating flight routes in adverse weather conditions;

k) recognize and control threat and error factors.

### Срок действия свидетельства

Свидетельство полётного диспетчера (сотрудника по обеспечению полётов) выдается сроком на три года.


Срок его действия определяется сроком действия курса повышения квалификации (КПК).

### Validity of license

The Flight Dispatcher (Flight Operations Officer) license is issued for a validity period of three years.

Its validity is determined by the validity period of the Recurrent Training Course.



	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

Для продления свидетельства полётный диспетчер обязан пройти курс повышения квалификации и успешно пройти квалификационную проверку (квалификационный полёт) в порядке и по процедурам, установленным ОГА КР.

#### **1.4 Требования, предъявляемые к подготовке сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера**

#### **1.4 Requirements for flight operations officer/flight dispatchers**

Эксплуатант не должен проводить подготовку сотрудников по обеспечению полетов/ полетных диспетчеров, если программа подготовки не была принята и одобрена со стороны ОГА КР в Руководстве по производству полетов эксплуатанта, в части - D. Руководство по производству полетов эксплуатанта должно содержать подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов/полетного 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 описаны в «Типовых программах подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов» (SCAA-PEL-PRG-07).*

В руководстве должны быть указаны типы подготовки в отношении конверсии (Company Conversion Training), различий типов ВС, начального и периодического обучения, операций ETOPS (если применимо).

Подготовка сотрудников по обеспечению полетов/ полетных диспетчеров должны проводиться только полетным диспетчером инструктором или пилотом-инструктором (TRI), имеющими соответствующую квалификацию по предметам.

Эксплуатант обязан осуществлять учет, оформление и хранение записей, связанных с подготовкой, а также предоставлять указанные данные при проведении надзорных мероприятий со стороны ОГА КР.

To renew the license, the Flight Dispatcher (Flight Operations Officer) must complete the Recurrent Training Course and successfully pass the qualification check (qualification flight) in accordance with the procedures established by the SCAA of the Kyrgyz Republic.


The operator shall not conduct training of flight operations officer/ flight dispatchers unless the training program has been accepted and approved by the SCAA of the Kyrgyz Republic in the operator's Flight Operations Manual, Part D. The operator's flight operations manual shall contain detailed information on the training program for flight operations officer/flight dispatcher performing their duties in accordance with the flight operations control method specified in paragraph 1.1.

*Note: Detailed information on the training program for a flight operations officer/dispatcher is provided in the «Standard Training Programs for Aviation Personnel Involved in Ensuring Flight Safety» (SCAA-PEL-PRG-07).*

The manual should specify the types of training related to conversion (Company Conversion Training), aircraft type differences, initial and recurrent training, and ETOPS operations (if applicable).

Training of flight operations officer/ flight dispatchers shall only be conducted by a flight dispatcher instructor or pilot-instructor (TRI) who is appropriately qualified in the subjects.

The operator shall maintain, prepare, and store training records, and provide such data during oversight activities conducted by the SCAA of the Kyrgyz Republic.

	<p>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</p> <p>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

#### 1.4.1 Виды подготовки

#### 1.4.1 Types of training

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

- 1) первоначальная подготовка
- 2) периодическая подготовка (КПК)
- 3) квалификационный полет
- 4) переподготовка на другой тип ВС

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

##### A) Первоначальная подготовка

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

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, приведены в *Таблице №2*.

##### B) Периодическая подготовка (КПК)

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 36 календарных месяцев. Объем данной подготовки должен составлять не менее 1/3 от объема первоначальной подготовки, за исключением обучения по вопросам

For flight dispatchers/flight operations officers, the following types of training apply:

- 1) Initial Training
- 2) Recurrent Training\
- 3) Qualification Flight
- 4) AC Type Difference Training/Type Rating Training

The factors determining the appropriate training category are the candidate's previous work experience.

##### A) Initial training

Training required for candidates with no prior experience as flight operations officer/flight dispatchers to obtain a license.

Initial training is divided into two stages.

1. Stage - theoretical training.


The recommended number of hours and the necessary subjects that should be included in the training program are given in *Table 1*.

2. Stage - practical training, including requirements for on-the-job training, are given in *Table №2*.

##### B) Recurrent training

Training required for licensed professionals who have undergone training and obtained the relevant qualifications and must undergo periodic training and competency testing during the relevant period in order to maintain their qualifications.

Each employee must undergo periodic training at least once every 36 calendar months. The scope of this training must be at least 1/3 of the scope of the initial training, with the exception of training on human factors, which must be completed in full on an annual basis.

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

человеческого фактора, которое необходимо проходить ежегодно в полном объеме.

Объем программы периодической подготовки может быть разделён на три части и проводится ежегодно, таким образом полный цикл подготовки завершается в течение трёх лет.

#### **Программа периодической подготовки**

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:

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

1. Законодательство и правила гражданской авиации
2. Авиационная теория
3. Масса (вес) воздушного судна и характеристики
4. Навигация
5. Организация воздушного движения
6. Метеорология
7. Контроль за массой (весом) и центровкой
8. Перевозка опасных грузов по воздуху
9. Планирование полётов
10. Контроль за полётами
11. Радиосвязь
12. Человеческий фактор
13. Обеспечение авиационной безопасности

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;

The scope of the recurrent training program may be divided into three parts and conducted annually, thereby completing the full training cycle within three years.

#### **Recurrent Training Program**


Recurrent training shall be conducted in accordance with the activities of the operator certificate holder and in accordance with its AOC, Part D, "Flight Dispatcher Training Program." The program shall include at least:

(a) Recurrent training in the subjects of the initial training course for flight operations officer/flight dispatchers, including:

1. Civil Aviation Legislation and Regulations
2. Aviation Theory
3. Aircraft Weight and Performance Characteristics
4. Navigation
5. Air Traffic Management
6. Meteorology
7. Weight and Balance Control
8. Carriage of Dangerous Goods by Air
9. Flight Planning
10. Flight Monitoring
11. Radiocommunication
12. Human Factors
13. Aviation Security

Periodic training on special permits (if applicable), including:

- 1) EDTO (Extended Diversion Time Operations), including:
  - Introduction to EDTO rules;
  - Routes and aerodromes designated for use in the EDTO area of operations;
  - Conduct of EDTO operations;
  - Operational procedures.
- 2) PBN, MNPS, RVSM, and AWO, including:
  - Requirements;

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

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

### С) Квалификационный полет

Обязательным требованием является 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 случае, если эксплуатант осуществляет эксплуатацию двух и более типов воздушных судов, выполнение квалификационного полёта является обязательным по каждому эксплуатируемому типу.

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

### Д) Переподготовка на другой тип ВС

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

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

- Flight plan;
- Minimum Equipment List (MEL);
- Normal procedures;
- Contingency (emergency) procedures.

### С) Qualification flight

A mandatory requirement is the completion of at least one qualification flight in the crew cockpit every 12 months, in one direction, over any area within which the individual is authorized to exercise flight supervision. This flight must include landings at as many aerodromes as possible.

In the event that the operator operates two or more types of aircraft, a qualification flight shall be conducted on each aircraft type.


*If recurrent training has not been conducted for more than 36 months, the specialist is required to undergo initial training.*

### Д) AC Type Difference Training/Type Rating Training

Training required for licensed specialists who have undergone training and obtained the relevant qualifications and will be authorized to provide flight support for the new type of aircraft.


The theoretical training course on aircraft types for flight operations officer/flight dispatchers includes the following subjects and scope.

Предмет Subject	Рекомендуемая продолжительность (в часах): Recommended duration (in hours):
<b>1. Общие знания по воздушным судам применительно к эксплуатируемым.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Эксплуатационные данные из РЛЭ и конструкции ВС - принципы эксплуатации и работы СУ и приборного оборудования.</li> <li>- Эксплуатационные характеристики и ограничения ВС и СУ.</li> <li>- Использование и проверка исправности оборудования и систем ВС, системы управления полётом, в т.ч. автопилот.</li> </ul>	10

	<p><b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b></p> <p><b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Принципы работы и правила эксплуатации систем управления.</li> <li>- Правила технического обслуживания ВС, систем и СУ и техники безопасности.</li> <li>- Влияние атмосферных условий на ЛТХ ВС.</li> </ul> <p><b>General overview of the aircraft in the context of its operation.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Operational data from the aircraft's FCOM — principles of aircraft operation and the functioning of its control systems and instrumentation.</li> <li>- Operational characteristics, limitations of the aircraft and control systems.</li> <li>- Use and verification of the serviceability of aircraft equipment and systems, including flight control systems and autopilot.</li> <li>- Principles of operation and rules for operating control systems.</li> <li>- Maintenance of aircraft, systems, and control systems, as well as safety measures.</li> <li>- The influence of atmospheric conditions on aircraft performance.</li> </ul>	
<p><b>2. Летно-технические характеристики воздушного судна, планирование и загрузка</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Эксплуатационные данные из РЛЭ и конструкции ВС - влияние загрузки и распределения массы на ЛТХ и характеристики управляемости ВС, расчёт массы и центровки.</li> <li>- Использование и применение параметров, данные по взлету, посадке и другие эксплуатационные характеристики.</li> <li>- Предполётное планирование, подготовка и заполнение планов полётов по ОВД.</li> <li>- Порядок установки высотомеров.</li> </ul> <p><b>Aircraft performance, planning, and loading</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Operational data from the aircraft flight manual (FCOM) — the effect of loading and weight distribution on flight performance and aircraft controllability, weight and balance calculation.</li> <li>- Use and application of parameters, takeoff and landing data, and other operational characteristics.</li> <li>- Flight planning prior to departure, preparation and completion of ATS flight plans.</li> <li>- Altimeter setting procedure.</li> </ul>	12
<p><b>3. Навигация</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Принципы воздушной навигации.</li> <li>- Использование аэронавигационной документации.</li> <li>- Правила выполнения полетов по приборам.</li> </ul> <p><b>Navigation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Principles of air navigation.</li> <li>- Use of aeronautical navigation documentation.</li> <li>- Rules for instrument flight operations.</li> </ul>	5
<p><b>4. Правила эксплуатации</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Принципы полетов, относящиеся к соответствующей категории воздушного судна.</li> <li>- Процедуры при авиационных происшествиях и инцидентах.</li> <li>- Правила полётов в аварийной ситуации.</li> <li>- Эксплуатационные процедуры перевозки обычных грузов.</li> </ul> <p><b>Operating rules</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Flight principles applicable to the relevant aircraft category.</li> </ul>	6



	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Procedures in the event of aircraft accidents and incidents.</li> <li>- Flight rules in emergency situations.</li> <li>- Operating procedures for the carriage of general cargo.</li> </ul>	
<b>5. Основы полета</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Практическая аэродинамика.</li> </ul> <b>Basics of Flight</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Practical Aerodynamics.</li> </ul>	4

Приведённые в таблице дисциплины и продолжительность обучения носят рекомендательный характер и могут корректироваться в зависимости от типа воздушного судна и специфики учебной организации.

The subjects and training duration indicated in the table are of a recommendatory nature and may be adjusted depending on the type of aircraft and the specifics of the training organization.

#### 1.4.2 Программа подготовки EDTO

#### 1.4.2 EDTO Training program

##### Требования

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

##### Программа подготовки

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.

##### Requirements

The EDTO training program applies to flight support personnel/flight dispatchers assigned to work with aircraft performing EDTO operations.

##### Training program

Initial EDTO training shall be conducted in accordance with the Operator Flight Operations Manual, Part D, "Flight Dispatcher Training Program." The course shall include, at a minimum:

- (a) Introduction to EDTO rules;
- (b) Routes and aerodromes designated for use in the EDTO area of operations;
- (c) Operational characteristics;
- (d) Procedures.

#### 1.4.3 Записи по обучению/подготовке


#### 1.4.3 Training records

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.

The operator shall maintain the following records of flight dispatchers' training:

- (a) Conversion training, difference training, and initial EDTO training, including the relevant check;
- (b) Recurrent training;
- (c) Dangerous goods training, conducted two years after initial and recurrent training.

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

#### 1.4.4 Полетный диспетчер-инструктор

#### 1.4.4 Flight dispatcher-instructor

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 судне не менее 3 лет с действующей 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);

(f) Находиться под наблюдением достаточно квалифицированного инструктора полетного диспетчера или TRI/TRE при проведении первых лекций курса подготовки полетных диспетчеров.

Admission requirements:

(a) Possession of a valid flight operations officer/flight dispatcher certificate issued or recognized by the SCAA of the Kyrgyz Republic, or possession of a TRI/TRE license;

(b) At least 3 years of experience as a flight operations officer/ flight dispatcher or TRI/TRE in commercial aircraft with valid recurrent training;

(c) Successful completion of an introductory course on teaching methodology;

(d) Successfully completed skills assessment through a demonstration lecture and interview at the OGA (if necessary);


(e) Pass a proficiency assessment through a demonstration lecture and interview with representatives of the Civil Aviation Authority (if necessary);

(f) Be supervised by a sufficiently qualified flight dispatcher instructor or TRI/TRE when conducting the first lectures of the flight dispatcher training course.


**Таблица 1.**

**Table 1.**


Предмет / Subject	Рекомендуемая продолжительность (часы) / Recommended duration (in hours)	
	Обучаемые без предшествующего опыта / Trainees with no prior experience	Обучаемые с предшествующим опытом / Trainees with prior experience
<b>1. Законодательство и правила гражданской авиации</b> - Сертификации эксплуатантов. - Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). - Вопросы международного воздушного транспорта, рассматриваемые Чикагской конвенцией. - Международная организация гражданской авиации (ИКАО) - Ответственность за лётную годность воздушных судов.	15	8

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02


<ul style="list-style-type: none"> <li>- Регламентирующие положения руководства по лётной эксплуатации.</li> <li>- Перечень минимального оборудования воздушного судна (MEL);</li> <li>- Перечень отклонений от конфигурации (CDL);</li> <li>- Руководство по производству полётов.</li> </ul> <p><b>1. Civil Aviation Legislation and Regulations</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Operator certification.</li> <li>- Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention).</li> <li>- Issues of international air transport addressed by the Chicago Convention.</li> <li>- International Civil Aviation Organization (ICAO).</li> <li>- Responsibility for the airworthiness of aircraft.</li> <li>- Regulatory provisions of the Flight Operations Manual.</li> <li>- Minimum Equipment List (MEL).</li> <li>- Configuration Deviation List (CDL).</li> <li>- Operations Manual.</li> </ul>		
<p><b>2. Авиационная теория</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Орган управления.</li> <li>- Авиационная терминология и основные термины.</li> <li>- Теория полёта и производство полётов.</li> <li>- Системы двигателей воздушных судов.</li> <li>- Системы воздушных судов.</li> </ul> <p><b>2. Aviation Theory</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Management structure.</li> <li>- Aviation terminology and key terms.</li> <li>- Theory of flight and flight operations.</li> <li>- Aircraft engine systems.</li> <li>- Aircraft systems.</li> </ul>	6	3
<p><b>3. Масса (вес) воздушного судна и ЛТ характеристики</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Основные принципы обеспечения безопасности полётов.</li> <li>- Основная масса (вес) и ограничения на скорость.</li> <li>- Требования к ВПП при взлёте.</li> <li>- Требования к характеристикам при наборе высоты.</li> <li>- Требования к ВПП при посадке.</li> <li>- Ограничения на скорость при тряске.</li> </ul> <p><b>3. Aircraft Weight and Performance Characteristics</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fundamental principles of flight safety.</li> <li>- Basic weight and speed limitations.</li> <li>- Runway requirements for takeoff.</li> <li>- Climb performance requirements.</li> <li>- Runway requirements for landing.</li> <li>- Speed limitations in turbulence.</li> </ul>	13	7
<b>4. Навигация</b>	12	6

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Местоположение и расстояние; время.</li> <li>- Истинное, магнитное и компасное направление; отсчёт курса по гирокомпасу и направление по сетке координат.</li> <li>- Введение к картографическим проекциям: гномоническая проекция; проекция Меркатора; большие круги на картах Меркатора; другие цилиндрические проекции; равноугольная проекция Ламберта; полярная стереографическая проекция.</li> <li>- Требования к картам ИКАО.</li> <li>- Карты, используемые обычным эксплуатантом.</li> <li>- Определение воздушной скорости; линия пути и путевая скорость.</li> <li>- Использование логарифмических линеек, вычислителей и научных калькуляторов.</li> <li>- Определение абсолютной высоты воздушного судна.</li> <li>- Точка возврата; критическая точка; общее определение местоположения воздушного судна.</li> <li>- Введение в радионавигацию; наземные радиолокационные станции и радиопеленгаторные станции; относительные пеленги; радионавигация по VOR/DME; системы посадки по приборам.</li> <li>- Навигационные процедуры.</li> <li>- Системы ИКАО CNS/ATM (общий обзор).</li> </ul> <p><b>4. Navigation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Position and distance; time.</li> <li>- True, magnetic, and compass heading; gyrocompass course reference; grid navigation.</li> <li>- Introduction to map projections: gnomonic projection; Mercator projection; great circles on Mercator charts; other cylindrical projections; Lambert conformal projection; polar stereographic projection.</li> <li>- ICAO chart requirements.</li> <li>- Charts used by a typical operator.</li> <li>- Determination of airspeed; track and groundspeed.</li> <li>- Use of slide rules, flight computers, and scientific calculators.</li> <li>- Determination of aircraft absolute altitude.</li> <li>- Point of return; critical point; general determination of aircraft position.</li> <li>- Introduction to radionavigation; ground radar stations and direction-finding stations; relative bearings; VOR/DME navigation; instrument landing systems.</li> <li>- Navigation procedures.</li> <li>- ICAO CNS/ATM systems (general overview).</li> </ul>		
<p><b>5. Организации воздушного движения</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Введение в организацию воздушного движения</li> <li>- Контролируемое воздушное пространство.</li> <li>- Правила полётов.</li> <li>- Разрешение УВД; требования УВД к планам полётов; донесения воздушных судов.</li> <li>- Полётно-информационное обслуживание (FIS).</li> <li>- Аварийное оповещение и поиск и спасание.</li> <li>- Службы связи (подвижная, фиксированная).</li> <li>- Служба аэронавигационной информации (САИ).</li> </ul>	19	10


	<p><b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b></p> <p><b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

<p>- Аэродромные и аэропортовые службы.</p> <p><b>5. Air Traffic Services</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Introduction to air traffic management.</li> <li>- Controlled airspace.</li> <li>- Flight rules.</li> <li>- Air traffic control clearances; ATC requirements for flight plans; aircraft reports.</li> <li>- Flight Information Service (FIS).</li> <li>- Alerting service, search and rescue.</li> <li>- Communication services (aeronautical mobile, fixed).</li> <li>- Aeronautical Information Service (AIS).</li> <li>- Aerodrome and airport services.</li> </ul>		
<p><b>6. Метеорология</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Атмосфера; атмосферная температура и влажность.</li> <li>- Атмосферное давление; взаимосвязь между давлением и ветром.</li> <li>- Ветры около земной поверхности; ветер в свободной атмосфере; турбулентность.</li> <li>- Вертикальное движение в атмосфере; образование облаков и осадков.</li> <li>- Грозы; обледенение воздушных судов.</li> <li>- Видимость и RVR; вулканический пепел.</li> <li>- Наземное наблюдение; наблюдение в верхнем воздушном пространстве; ситуационная модель.</li> <li>- Воздушные массы и фронты; фронтальная барическая депрессия.</li> <li>- Погода фронтов и другие части фронтальной барической депрессии; другие типы систем давления.</li> <li>- Общая климатология; погода в тропиках.</li> <li>- Авиационные метеорологические сообщения; анализ наземных карт и карт верхнего воздушного пространства.</li> <li>- Прогностические карты; авиационные прогнозы.</li> <li>- Метеорологическое обслуживание международной аэронавигации.</li> <li>- Посещение местного метеорологического органа.</li> </ul> <p><b>6. Meteorology</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- The atmosphere; atmospheric temperature and humidity.</li> <li>- Atmospheric pressure; relationship between pressure and wind.</li> <li>- Winds near the earth's surface; winds in the free atmosphere; turbulence.</li> <li>- Vertical air movements; cloud and precipitation formation.</li> <li>- Thunderstorms; aircraft icing.</li> <li>- Visibility and RVR; volcanic ash.</li> <li>- Surface observations; upper air observations; situational model.</li> <li>- Air masses and fronts; frontal depressions.</li> <li>- Weather of fronts and other parts of frontal depressions; other types of pressure systems.</li> <li>- General climatology; tropical weather.</li> </ul>	21	10


	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aeronautical meteorological reports; analysis of surface and upper air charts.</li> <li>- Prognostic charts; aviation forecasts.</li> <li>- Meteorological services for international air navigation.</li> <li>- Visit to the local meteorological authority.</li> </ul>		
<b>7. Контроль за массой (весом) и центровкой</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Введение в массу и центровку.</li> <li>- Планирование загрузки.</li> <li>- Расчёт коммерческой загрузки и подготовка загрузочной ведомости.</li> <li>- Центровка воздушного судна и продольная устойчивость.</li> <li>- Моменты и центровка.</li> <li>- Структурные аспекты загрузки воздушного судна.</li> <li>- Опасные грузы и другие специальные грузы.</li> <li>- Опубликование инструкций по загрузке.</li> </ul> <b>7. Weight and Balance Control</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Introduction to weight and balance.</li> <li>- Load planning.</li> <li>- Calculation of commercial load and preparation of the load sheet.</li> <li>- Aircraft balance and longitudinal stability.</li> <li>- Moments and center of gravity.</li> <li>- Structural aspects of aircraft loading.</li> <li>- Dangerous goods and other special cargo.</li> <li>- Publication of loading instructions.</li> </ul>	13	7
<b>8. Перевозка опасных грузов по воздуху</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Введение.</li> <li>- Опасные грузы, аварийные и необычные ситуации.</li> <li>- Исходные документы.</li> <li>- Ответственность.</li> <li>- Аварийные процедуры.</li> </ul> <b>8. Carriage of Dangerous Goods by Air</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Introduction.</li> <li>- Dangerous goods, emergency, and unusual situations.</li> <li>- Reference documents.</li> <li>- Responsibilities.</li> <li>- Emergency procedures.</li> </ul>	4	4
<b>9. Планирование полётов</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Введение в планирование полётов.</li> <li>- Методы контроля полёта турбореактивных воздушных судов на крейсерском эшелоне.</li> <li>- Карты и таблицы планирования полётов турбореактивных воздушных судов.</li> <li>- Расчёт полётного времени и минимальный запас топлива для турбореактивных воздушных судов.</li> <li>- Выбор маршрутов.</li> <li>- Варианты планирования полётов.</li> <li>- Выдача повторного разрешения.</li> <li>- Заключительные этапы.</li> </ul>	9	5



	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Документы, которые должны находиться на борту воздушного судна в полёте.</li> <li>- Практические занятия по планированию полётов.</li> <li>- Угрозы и незаконный захват.</li> <li>- ETOPS.</li> </ul> <p><b>9. Flight Planning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Introduction to flight planning.</li> <li>- Methods of monitoring jet aircraft in cruise flight.</li> <li>- Flight planning charts and tables for jet aircraft.</li> <li>- Calculation of flight time and minimum fuel reserves for jet aircraft.</li> <li>- Route selection.</li> <li>- Flight planning options.</li> <li>- Re-dispatch procedures.</li> <li>- Final stages.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Documents required to be carried on board the aircraft during flight.</li> <li>- Practical exercises in flight planning.</li> <li>- Threats and unlawful interference.</li> <li>- ETOPS.</li> </ul>		
<p><b>10. Контроль за полётами</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Местоположение воздушного судна.</li> <li>- Последствия изменения маршрутов УВД.</li> <li>- Отказ оборудования в полёте.</li> <li>- Изменение погоды на маршруте.</li> <li>- Аварийные ситуации.</li> <li>- Источники контроля за полётами.</li> <li>- Сообщения о местоположении.</li> <li>- Наличие ресурсов на земле.</li> </ul> <p><b>10. Flight Monitoring</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aircraft position.</li> <li>- Consequences of ATC route changes.</li> <li>- In-flight equipment failures.</li> <li>- Weather changes en route.</li> <li>- Emergency situations.</li> <li>- Sources of flight monitoring.</li> <li>- Position reports.</li> <li>- Availability of ground resources.</li> </ul>	8	8
<p><b>11. Радиосвязь</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Международная авиационная электросвязь.</li> <li>- Элементарная теория радиосвязи.</li> <li>- Авиационная фиксированная служба.</li> <li>- Авиационная подвижная служба.</li> <li>- Радионавигационное обслуживание.</li> <li>- Автоматическое аэронавигационное обслуживание.</li> </ul> <p><b>11. Radiocommunication</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- International aeronautical telecommunications.</li> <li>- Basic theory of radiocommunication.</li> <li>- Aeronautical fixed service.</li> <li>- Aeronautical mobile service.</li> </ul>	9	3


	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radionavigation service.</li> <li>- Automatic aeronautical service.</li> </ul>		
<b>12. Человеческий фактор</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Значение человеческого фактора.</li> <li>- Организация ресурсов при выполнении диспетчерских функций (DRM).</li> <li>- Знание обстановки.</li> <li>- Практические навыки и обратная связь.</li> <li>- Закрепление.</li> </ul>	7	7
<b>12. Human Factors</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Importance of the human factor.</li> <li>- Resource management in dispatch functions (DRM).</li> <li>- Situational awareness.</li> <li>- Practical skills and feedback.</li> <li>- Consolidation.</li> </ul>		
<b>13. Обеспечение авиационной безопасности</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Знакомство.</li> <li>- Меры, предпринимаемые авиакомпаниями по обеспечению авиационной безопасности.</li> <li>- Процедуры по разрешению угроз, угроз бомбами и т. д.</li> <li>- Аварийная ситуация, связанная с опасными грузами.</li> <li>- Незаконный захват.</li> <li>- Аварийные процедуры.</li> <li>- Личная безопасность сотрудника по обеспечению полётов / полётного диспетчера.</li> <li>- План действий на случай чрезвычайных обстоятельств.</li> </ul>	4	3
<b>13. Aviation Security</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Introduction.</li> <li>- Measures taken by airlines to ensure aviation security.</li> <li>- Procedures for handling threats, bomb threats, etc.</li> <li>- Emergency situations involving dangerous goods.</li> <li>- Unlawful interference.</li> <li>- Emergency procedures.</li> <li>- Personal security of the flight operations officer / flight dispatcher.</li> <li>- Contingency plan.</li> </ul>		

**Таблица 2.**

**Table 2.**

Практическая подготовка / Practical training	
Прикладное практическое производство полетов / Applied flight operations	25 часов
Летная подготовка на тренажере в условиях приближенных к реальным (LOFT) / Flight training on a simulator in conditions close to real life (LOFT)	4 часа
Практика отправления рейсов (обучение на рабочем месте) / Flight dispatch practice (on-the-job training)	90 рабочих дней

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02


Знакомство с системой маршрутов / Introduction to the route system	7 дней
--	--------

Данные, приведенные в Таблице 2 носят рекомендательный 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.

Формы заполняемые при проведении обучения на рабочем месте разрабатываются Эксплуатантом

The data provided in Table 2 is for reference only and may be modified by the operator depending on the specifics of each operator. In any case, the duration of “On-the-job training” cannot be less than 90 working days.

Forms completed during on-the-job training shall be developed by the Operator.

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

## **2. Перечень стандартов системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна**

## **2. List of standards for the operational flight management system of an aircraft operator**

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


### **2.1 Organization of responsibility and division of duties (if necessary) of the operator for the implementation of operational flight management**

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. Эксплуатант 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

The duties of a flight operations officer/flight dispatcher include assisting the aircraft captain in preparing for the flight, drawing up flight plans and ATC flight plans, maintaining contact with air traffic control authorities, meteorological services, and communications services, and providing the aircraft commander with the information necessary for the safe and efficient conduct of the flight during the flight. The flight operations officer/flight dispatcher is also responsible for monitoring the progress of each flight within his or her area of responsibility and for communicating airline instructions to the aircraft commander regarding cancellations, route changes, or flight plan changes if the original plan is no longer feasible. In view of the above, it should be borne in mind that ultimately, the captain bears full responsibility for flight safety.

Operational control is defined as the exercise of authority to initiate, continue, deviate from, or terminate a flight in the interests of the safety of the aircraft and its passengers. The operator may delegate the authority to exercise operational control of a specific flight to qualified persons, but generally retains overall authority for the management of all processes. The operator may also assign responsibility for specific operational control functions, duties, or tasks related to the performance of each flight to qualified and knowledgeable persons, but remains responsible for the performance of flights. The operator bears full and ultimate responsibility for the operational management of flights.

	<p>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</p> <p>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

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 эксплуатант 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 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.


For the practical implementation of operational control over the execution of flights, the operator delegates authority to commence, continue, divert, or terminate each flight to qualified persons.

At the same time, the operator retains full responsibility (and accountability) for all flights, while responsibility for the practical operational management of each flight is usually assigned to qualified specialists. As with the delegation of authority, the distribution of responsibility for the operational management of each flight is combined with a system of operational control.

The operator may delegate authority for the operational management of a specific flight to qualified persons or organizations that are not part of the operator's structural staff and composition, but **must retain overall authority** for planning, conducting, and controlling all flight operational management operations. This function is assigned to an operator's official – a flight dispatcher who holds a valid KR aviation personnel certificate and has the appropriate qualifications and experience.

Any persons and organizations delegated the authority to make specific decisions relating to operational control will also be responsible for those decisions.

In addition, persons and organizations responsible for performing specific operational management functions, duties, or tasks related to the conduct of each flight are also responsible for the proper performance of those functions, duties, or tasks.

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

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

### 2.2 Management and control system

Эксплуатант устанавливает и документирует:

- организационную структуру (систему управления деятельностью), включающую основные функции структурных

In all cases, the authority and responsibility of personnel responsible for operational flight management must be clearly defined and documented by the operator in the operator's documentation and communicated to the entire organization.

Where an operator assigns responsibility for functions, duties, or tasks related to operational flight management to employees or external service providers, that operator shall ensure that:

The training and qualification of such personnel or external service providers comply with all international aviation regulatory requirements and the operator's requirements;

Staff or external service providers perform their duties conscientiously and correctly (in a qualified manner);

When providing air traffic control services, these services comply with the provisions of the operator's OMs;


Effective oversight measures are maintained to monitor the actions of external service provider personnel to ensure compliance with the operator's instructions and policies, as well as regulatory requirements.

The above compliance is achieved through the implementation of quality control measures in accordance with the operator's quality assurance program (planning and execution of relevant measures—audits and inspections, as well as work on identified non-conformities (if any).

The operator shall establish and document:

- organizational structure (activity management system), including the main functions of structural divisions, the procedure for



	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

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:


- 1) Оказание помощи КВС в подготовке к полету и предоставление необходимой информации;
- 2) Оказание помощи КВС в подготовке эксплуатационных планов и планов полетов ОВД;
- 3) При необходимости подписание эксплуатационного плана полета и плана полета ОВД;
- 4) Подача плана полета ОВД в соответствующий орган ОВД;
- 5) Предоставление КВС соответствующей информации, необходимой для безопасного проведения полета;
- 6) 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;
- 7) В случае возникновения чрезвычайной ситуации инициировать соответствующие процедуры.

their interaction in the implementation of production activities, subordination, and the reporting system;

- procedures for communicating management decisions to personnel;
- the powers and responsibilities of management personnel;
- contact information for management personnel of all structural divisions related to flight safety;
- the procedure for monitoring the functioning of the activity management system, including the procedure for recording and storing information on the results of monitoring;
- the procedure for organizing interaction with third-party organizations providing flight support, including requirements for auditing such organizations by the operator.

When using flight dispatchers in the operational management system, the operator assigns the following responsibilities to such personnel:

- 1) Assisting the pilot in command in preparing for the flight and providing the necessary information;
- 2) Assisting the PIC in preparing operational plans and ATC flight plans;
- 3) Signing the operational flight plan and ATC flight plan, if necessary;
- 4) Submitting the ATC flight plan to the appropriate ATC authority;
- 5) Providing the PIC with the relevant information necessary for the safe conduct of the flight;
- 6) If the operator tracks the position of the aircraft, notifying the appropriate ATS authority when the location of the aircraft cannot be determined by aircraft tracking means and attempts to establish communication are unsuccessful;
- 7) In the event of an emergency, initiating the appropriate procedures.

	<p><b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b></p> <p><b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

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.

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 выполнение 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;

The operator shall, in accordance with aviation regulations, recruit specialists, including aviation personnel, organize training, and monitor their qualifications.

The operator shall ensure that all aviation personnel involved in flight operations are instructed in their duties and responsibilities.

Holders of APCR-1 certificates are prohibited from performing the functions provided for by the certificates and corresponding qualification marks while under the influence of any psychoactive substance.


The operator shall analyze flight safety information in order to identify factors that pose a risk to aircraft operations and shall provide the results of the analysis to the operator's department heads in order to prevent aviation accidents.

The operator shall ensure that management reviews issues identified during the analysis of flight safety information and that all relevant personnel are informed of the results of the review.

The operator shall have procedures in place to be used in the event of an emergency that jeopardizes the safety of the aircraft or persons, including those situations of which the operator is the first to be aware. Such procedures shall ensure that the flight dispatcher:

- Initiates emergency procedures, while avoiding any actions that may conflict with ATC procedures;

- Immediately notifies the relevant authorities and interested parties of the nature of the situation in accordance with the notification scheme;

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

- 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 “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

- Requests assistance, if required;  
 - Communicates to the PIC, by any available means, flight safety information that may be necessary for the safe completion of the flight, including information regarding any necessary changes to the flight plan.


The specification refers to notification of the relevant authorities without delay and/or within the period(s) specified by each applicable authority or in the Operator's approved Emergency Plan.

The applicable authorities also include those authorities that have jurisdiction over international operations carried out by the operator, including on the high seas or in the territory of a state other than the state of the operator.

The processes used for operational flight management in the event of an emergency are generally compatible with any operational procedures established by the authorities providing air traffic management system services. Such compatibility is necessary to avoid conflicts and ensure effective information exchange between the operator and any of the relevant authorities.

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

The operator must have the necessary premises, workspace, equipment, and support services, as well as a working environment that meets flight safety and aviation security requirements for operational management.

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

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 ссылаются 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;

The operator shall plan and implement procedures to ensure that the operator's personnel are provided with the necessary information in a timely manner, including information on flight safety, aviation security, the organization's personnel, changes in the laws, regulations, and normative legal acts of the states in whose territory the operator operates, as well as in the operator's manuals.

The operator shall develop manuals and instructions for use by operational control personnel, which may be issued in separate parts and which shall contain or refer to the policies, procedures, and other manuals or information necessary to comply with applicable regulations, laws, rules, and standards of the operator.


The purpose of this provision is to ensure that operational control personnel can find all the information necessary to perform their duties.

If the operator uses an electronic system for managing and controlling documentation and data used directly in flight operations, the operator shall perform scheduled backups of the specified documents and data in this system to ensure their preservation.

The operator must have a description of the Operational Flight Plan (OFP) published in the RPP, technical specifications of the Operational Flight Plan (OFP)

The content of the OFP must consist of at least the following elements:

- Aircraft registration;
- Aircraft type;
- Flight date and flight identification number;
- Departure airport, STD, STA, destination airport;

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

- 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;

- Наличие топлива на борту при запуске двигателей;

- Запасной (ые) аэродром(ы) для пункта назначения, по маршруту полета и если применимо, запасной для взлета;

- Route and route segments with waypoints/waypoints, distances, and times;

- Designated oceanic route and relevant information, if applicable;

- Types of operations (e.g., ETOPS/EDTO, IFR, technical flight);

- Planned cruising speed and flight time between waypoints/control points;


- Planned altitude and flight levels;

- Fuel calculations;

- Fuel on board at engine start-up;

- Alternate aerodrome(s) for destination, en route, and, if applicable, alternate for takeoff;



	<p><b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b></p> <p><b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

### 3. Обеспечение полетов

#### 3. Flight support

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:

- Навигационные средства;
- Взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, перроны;
- Состояния перрона;
- Осветительные приборы;
- Аэропортовые аварийно-спасательные службы;
- 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

The operator shall establish a procedure to ensure that an operational flight plan (OFP) is established for each intended flight.

The operator shall establish procedures to ensure that changes to the flight plan are, where practicable, cleared with the appropriate ATC authority before being transmitted to the aircraft.

The operator shall develop instructions and procedures to ensure that a flight is not commenced unless it has been confirmed by all available means that the conditions and ground facilities required for the flight are in accordance with the requirements and conditions of the flight.


This standard is intended to ensure that information is available at the point of departure to the operator in the form of official information published by aeronautical information services.

Information for determining whether conditions at the airport(s) of operation are acceptable for flight operations shall normally include, as appropriate:

- Navigation aids;
- Runways, taxiways, aprons;
- Apron conditions;
- Lighting equipment;
- Airport emergency and rescue services;
- Applicable operating minima.

The operator shall take measures to ensure that a planned flight does not commence or continue until it has satisfied itself, on the basis of reasonable data, that the airspace within which the intended route from the aerodrome of departure to the aerodrome of arrival, including the intended aerodromes of departure, destination, and alternate aerodromes en route, can be safely used for the planned flights. In cases where a flight is intended to be performed over or in the immediate vicinity



	<p><b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b></p> <p><b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

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;
- 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

#### 3.1 Standards for aircraft performance and load planning, icing conditions


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

of conflict zones, a risk assessment shall be conducted and appropriate risk mitigation measures shall be taken to ensure flight safety.

If an operator is permitted to conduct certain parts of a commercial flight in accordance with visual flight rules (VFR), the operator must have instructions and procedures that:

- Specify the type of flight plan that will be submitted to the appropriate ATC authority;
- Require that current weather reports or a combination of current reports and forecasts indicate that the weather conditions in the area of flight to be conducted under PPR will be such as to make compliance with PPR possible at the appropriate time.
- The operator shall have instructions and procedures to ensure that a flight conducted in accordance with PPR
- It shall not be commenced from the airport of departure if the meteorological conditions are not at or above the operating minima established by the operator for take-off at that airport for that flight; and
- It shall not be commenced if, at the departure airport, destination airport, and/or at each required alternate airport, current meteorological reports or a combination of current reports and forecasts indicate that the meteorological conditions forecast for the time of arrival will be below the operator's established minima.

The operator shall develop instructions and procedures to ensure that the planned flight does not exceed the maximum takeoff, flight, and landing weight characteristics based on the environmental conditions expected at the time of departure, along the flight route, and at the time of arrival.

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

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).

### 3.2 Учет возможных условий обледенения

#### 3.2 Accounting for possible icing conditions

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

The purpose of this provision is to ensure that instructions and procedures are in place for calculating the maximum take-off and landing mass, taking into account take-off, en route, and landing characteristics, structural limitations, and any applicable MEL limitations. In addition, such instructions and procedures shall address the means used to prevent the aircraft from being loaded in such a manner that it would be operated in an overweight condition.


The aircraft is operated in accordance with the provisions of the airworthiness certificate, flight manual, and standards applicable to establishing operational limitations of flight performance characteristics (АПКР-2).

Flight may only be commenced if the flight performance data contained in the flight manual indicates that the requirements contained in АПКР-2 can be met during the upcoming flight.

When complying with these requirements, all factors affecting the flight performance of the aircraft (weight, barometric altitude corresponding to the elevation of the aerodrome, temperature; runway slope and runway condition, i.e., the presence of slush, water, and/or ice for land-based aircraft and the condition of the water surface for seaplanes) (АПКР-2).

The operator shall develop instructions and procedures to ensure that a flight that will be operated in actual or expected icing conditions cannot be commenced unless the aircraft is certified and equipped for operation in such conditions.

The purpose of this provision is to ensure that flights scheduled to be operated in icing conditions are only operated using appropriately

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

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

#### 3.3 Standards regarding flight conditions

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.

certified and equipped aircraft, which includes consideration of inoperative items from the Minimum Equipment List (MEL). In addition, if an operator uses a mixed fleet of aircraft that includes aircraft that are and are not appropriately equipped for icing conditions, the operator must have the means to prevent the use of unequipped aircraft on flights in forecast icing conditions.


It is prohibited to fly aircraft that are not equipped with an anti-icing system:

- By IFR - if there is actual or forecast icing on the flight route;

- By VFR - if there is actual icing

The operator must provide in the RPP procedures for eliminating (preventing) icing and monitoring the implementation of these procedures.

If an operator selects and specifies en-route alternates in the OFP, the operator must have instructions and procedures to ensure that the selected alternates meet the operator's approach and landing requirements and that the weather at those aerodromes is equal to or above the operator's established meteorological minima. One way to ensure that en-route alternates meet operating minima is to use planned minima (at the planning stage). This in turn should ensure that the actual weather is equal to the established aerodrome minimum at the time the aircraft departs for the alternate aerodrome.

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

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.

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**

#### **3.4 Selection of alternate aerodromes**

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**

##### **3.4.1 Alternate airfield during takeoff**

Запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета в тех

The operator shall establish procedures to ensure that any non-conformities or equipment failures encountered during flight operations are promptly reported to the responsible authority. The operator shall also ensure that information regarding such non-conformities is promptly disseminated to all affected units involved in the operator's operations.


This provision applies to situations where operational control personnel become aware of any abnormal conditions in the operation of facilities (e.g. changes in navigation aids, runway closures, etc.) from flight crew reports, ATS, airport authorities and/or other sources. Operational control personnel are expected to report any safety-critical deviations to the appropriate authorities and relevant operational units within the operator's operations.

If the operator carries dangerous goods, he shall ensure that the designated operational control personnel:

- Has access to the same information about dangerous goods carried on board the aircraft as the PIC;
- promptly provide detailed information about dangerous goods carried on board the aircraft to emergency services responding to an accident or serious incident involving the operator's aircraft.

The operator shall develop an alternate airport selection system, process and/or procedures to ensure that an appropriate alternate airport for take-off is selected and specified in the OFP.

An alternate aerodrome during take-off is selected and indicated in the operational flight

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

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 штилевых 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 штилевых условиях с использованием фактической взлетной массы или;

с) 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 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

#### 3.4.2 Alternate airfields en route

Запасные аэродромы на маршруте при производстве полетов EDTO самолетами с двумя газотурбинными двигателями,

plan in cases where meteorological conditions at the departure aerodrome are below the landing minima established by the operator for the aerodrome for the given flight or if it is not possible to return to the departure aerodrome for other reasons.

The alternate aerodrome for takeoff is located within the following flight time from the departure aerodrome:

(a) aeroplanes with two engines: 1 hour of flight time at cruising speed with one engine inoperative, determined in accordance with the aircraft flight manual, calculated in ISA and in calm conditions using the actual take-off mass or;


b) aeroplanes with three or more engines: 2 hours of flight time at cruising speed with all engines operating, determined in accordance with the aircraft flight manual calculated in ISA and in calm conditions using the actual take-off mass or;

c) aeroplanes operating flights (EDTO), in cases where there is no aerodrome meeting the distance criteria specified in points a) and b) above, the first available alternate aerodrome located within the maximum diversion time permitted for the operator in question, taking into account the actual take-off mass.

For an aerodrome selected as an alternate for the aerodrome of takeoff, available information indicates that at the estimated time of use, conditions at the aerodrome will meet or exceed the aerodrome operating minima established by the operator for such operations.

En-route alternate aerodromes for EDTO operations by twin turbine engine powered aeroplanes shall be selected and specified in the



	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

выбираются и указываются в представленном рабочем плане полета и, если применимо, в предварительном плане полета.

submitted operational flight plan and, if applicable, in the preliminary flight plan.

### 3.4.3 Запасные аэродромы для аэродрома назначения

### 3.4.3 Alternate aerodromes for the destination aerodrome

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:

For a flight conducted under instrument flight rules, at least one destination alternate aerodrome shall be selected and specified in the filed operational flight plan and, if applicable, in the preliminary flight plan, except when:

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:

a) the duration of the flight from the departure aerodrome or from the point en route where the flight plan is changed to the destination aerodrome is determined taking into account meteorological conditions and operational information relevant to the flight which provide reasonable assurance that, at the estimated time of use of the aerodrome:

б) заход на посадку и посадка могут выполняться в визуальных метеорологических условиях; и

b) the approach and landing can be conducted in visual meteorological conditions; and

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

c) at the destination aerodrome, at the estimated time of use, there are independent operational runways, at least one of which is an instrument approach runway; or

г) аэродром является изолированным.

d) the aerodrome is isolated.

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

Operation of flights to isolated aerodromes does not require the selection of alternate aerodrome(s) of the destination and is planned:

а) для каждого полета на изолированный аэродром определяется рубеж ухода;

a) a departure point is determined for each flight to an isolated aerodrome;


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.

b) a flight to an isolated aerodrome is continued after passing the departure point only if an assessment of meteorological conditions, air traffic and other operational conditions at the time indicates that a safe landing can be made at the estimated time of use of the aerodrome.

Независимыми ВПП являются две или более ВПП на том же самом аэродроме, расположенные таким образом, что если одна

Independent runways are two or more runways at the same aerodrome so located that if one runway is closed, operations can be accommodated on the other runway(s).



	<p><b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b></p> <p><b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

ВПП закрыта, то производство полетов можно обеспечивать с помощью другой (их) ВПП.

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:

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

### 3.4.4 Метеорологические условия

#### 3.4.4 Meteorological Conditions

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:

- а) 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.


Two destination alternate aerodromes shall be selected and specified in the filed operational flight plan, or, if applicable, in the provisional flight plan, when, for the destination aerodrome:

- а) meteorological conditions at the estimated time of use of the aerodrome are below the established aerodrome operating minima established by the operator for such operations; or
- б) no information on meteorological conditions.

A flight under VFR shall not commence until current meteorological reports or a compilation of current reports and forecasts indicate that meteorological conditions on the route or portion of the route over which the aircraft is to be flown in accordance with VFR will at an appropriate time ensure compliance with these rules.

A flight under instrument flight rules shall not be made:

- а) take-off at the aerodrome of departure until meteorological conditions at the time of take-off meet or exceed the operator's established operating minima for that type of operation;
- б) take-off at the aerodrome of departure or the flight is not continued after reaching the flight plan change point until, at the aerodrome of intended landing or at each alternate aerodrome, actual weather reports, or a combination of actual weather reports and forecasts, indicate that meteorological conditions at the estimated time of use of the aerodrome will meet or exceed the operator's established aerodrome operating minima for that type of operation.

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

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.

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.

c) if the flight duration is planned to be less than two hours, the information on the actual weather at the destination airport, taking into account the forecast trend of weather conditions (TREND), must correspond to the established operating minima, taking into account the wind direction and speed (including gusts) and braking conditions on the runway selected for landing. The long-term weather forecast may not be taken into account.


When assessing meteorological conditions, the aerodrome operating minima for landing applicable to a particular runway, taking into account the wind direction and speed, are used, while the height of the cloud base, if their actual or forecast amount does not exceed 4 octanes (SCT), may be ignored.

The operator shall establish appropriate values for cloud base and visibility acceptable to the Civil Aviation Authority, which shall be added to the aerodrome operating minima established by the operator.

The time margin established by the operator for the estimated time of use of the aerodrome shall not be less than one hour.

A flight in known or expected icing conditions shall commence only when the aeroplane is certified and equipped for operation in such conditions.

A flight planned or expected to be conducted in expected or known icing conditions on the ground shall commence only when the aeroplane has been checked for icing and de-iced/anti-iced as necessary. Accumulated ice or other naturally occurring contaminants shall be removed to render the aeroplane airworthy prior to take-off.

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	4
		Редакция Edition	02

#### 4. Минимальные высоты полета и характеристики на маршруте

#### 4. Minimum Flight Altitudes and En-route Performance

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:

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

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

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.


The operator shall establish instructions and procedures to ensure that the planned minimum flight altitudes are not lower than those established by the appropriate authorities.

Operational flight planning shall include an analysis of the flight route in conjunction with published aeronautical information to ensure that minimum flight altitudes are met. Such verification may include:

- Minimum Safe Altitude (MSA);
- Minimum Descent/High (MDA/H);
- Minimum Enroute Altitude (MEA);
- Minimum Obstacle Clearance Altitude (MOCA);
- Minimum Route Deviation Altitude (MORA);
- Minimum Vectoring Altitude (MVA);
- Any other minimum altitudes prescribed by authorities.

Applicable authorities include those that have jurisdiction over international operations conducted by the operator on the high seas or in the territory of a State other than the State of the operator.

The operator shall have instructions and procedures to ensure that OFP is provided in such a manner that if one engine on a twin-engine aircraft fails at any point along the planned route of flight, the aircraft can proceed to the airport and land safely without descending below the minimum flight altitude at any point along the route.

	<p><b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b></p> <p><b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	5
		Редакция Edition	02

## 5. Планирование запаса топлива и масла

### 5. Fuel and Oil Supply Planning

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:

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

Предполетный расчет потребного используемого топлива включает:

- a) 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);
- b) 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


The aeroplane shall be provided with sufficient usable fuel to safely complete the planned flight and to allow for deviations from the intended flight plan.

The usable fuel supply on board the aircraft shall, as a minimum, be based on:

- a) current aeroplane-specific data from fuel flow monitoring systems, if available, or
- b) if current aeroplane-specific data is not available, data provided by the aeroplane manufacturer;
- c) the operating conditions for the planned flight, including:
- d) the expected mass of the aircraft;
- e) NOTAM;
- e) current meteorological reports or a combination of current reports and forecasts;
- g) air traffic services procedures, restrictions and expected delays;
- h) the consequences of deferring certain maintenance activities and/or configuration deviations.

Pre-flight calculation of required fuel used includes:

- a) taxi fuel, which is the amount of fuel expected to be used before take-off, taking into account local conditions at the departure aerodrome and auxiliary power unit (APU) fuel consumption;
- b) en-route fuel, which is the amount of fuel required to fly the aeroplane from take-off or from the replan point until landing at the destination aerodrome, taking into account operating conditions;

	<p><b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b></p> <p><b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	5
		Редакция Edition	02

аэродроме пункта назначения, с учетом эксплуатационных условий;

с) 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;

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:

g) ухода на второй круг на аэродроме пункта назначения;

h) набора до ожидаемой абсолютной высоты крейсерского полета;

i) полета по ожидаемому маршруту;

j) снижения до точки начала ожидаемого захода на посадку;

k) выполнения захода на посадку и посадки на запасном аэродроме пункта назначения; или

c) contingency fuel, which is the amount of fuel required to compensate for unforeseen factors. It shall be 5% of the planned en-route fuel or the fuel required to fly from the replan point, calculated on the basis of the fuel burn rate used for planning the en-route fuel, but in any case the fuel shall be sufficient to enable flight for not less than 5 minutes at a holding speed at 450 m (1 500 ft) above the destination aerodrome under standard conditions.

d) Unforeseen factors are those factors that may affect fuel consumption during the flight to the destination aerodrome, such as deviation from the expected fuel consumption for a particular aeroplane, deviation from forecast meteorological conditions, increased delays and deviation from planned routes and/or cruising levels;

e) fuel for the flight to the destination alternate aerodrome that provides:

f) if selection of a destination alternate aerodrome is necessary, the aeroplane requires fuel to:

g) go around at the destination aerodrome;


h) climb to the expected cruising altitude;

i) fly the expected route;

j) descend to the expected approach point;

k) make approach and landing at the destination alternate aerodrome;



	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	5
		Редакция Edition	02

l) 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

m) 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:

a) 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

b) 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;

c) 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;

d) для самолетов с поршневыми двигателями требуется запас топлива для полетов в течение 45 мин со скоростью и на абсолютной высоте, определенными государством эксплуатанта; или

e) 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

l) when two destination alternate aerodromes are required, the aeroplane shall be required to carry a calculated reserve of fuel which will enable it to fly to the destination alternate aerodrome for which the greater quantity of fuel is required; or

m) when the flight is conducted without a destination alternate aerodrome, a reserve of fuel shall be carried which will enable the aeroplane to fly for 15 minutes at a holding speed at an altitude of 450 m (1 500 ft) above the destination aerodrome elevation under standard conditions; or

If the intended landing aerodrome is an isolated aerodrome, then:

a) for reciprocating engine powered aeroplanes, the required fuel reserve is for 45 minutes plus 15% of the planned flight time at cruising level, including final reserve fuel, or for 2 hours, whichever is shorter; or


b) for turbine engine powered aeroplanes, the required fuel reserve is for 2 hours of normal cruising fuel consumption over the destination aerodrome, including final reserve fuel;

c) final reserve fuel, which is the fuel calculated using the estimated landing mass on arrival at the destination alternate aerodrome or at the destination aerodrome when no destination alternate aerodrome is required:

d) for reciprocating engine powered aeroplanes, the required fuel reserve is for 45 minutes of flight at the speed and altitude specified by the State of the Operator; or

e) for turbine engine powered aeroplanes, the required fuel reserve is sufficient for a 30 min flight at holding speed at 450 m (1 500 ft) above aerodrome elevation under standard conditions;



	<p><b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b></p> <p><b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	5
		Редакция Edition	02

превышением аэродрома при стандартных условиях;

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

a) обеспечения возможности для самолета выполнять при необходимости снижение и продолжать полет до запасного аэродрома при отказе двигателя или разгерметизации, в зависимости от операции, для выполнения которой требуется большее количество топлива на основе допущения, что такой отказ произойдет в наиболее критической точке на маршруте;

b) выполнения полета со скоростью полета в зоне ожидания в течение 15 мин на высоте 450 м (1500 фут) над превышением аэродрома в стандартных условиях;

c) выполнения захода на посадку и посадки;

d) предоставления возможности самолету, выполняющему полет EDTO, выполнять полет EDTO с критическим запасом топлива, установленным государством эксплуатанта;

e) выполнения дополнительных требований, не указанных выше.

f) 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.

Additional fuel is the additional amount of fuel required when the minimum fuel is insufficient to:

a) enable the aeroplane to descend, if necessary, and continue to an alternate aerodrome in the event of an engine failure or loss of pressurization, depending on the operation for which the greater amount of fuel is required, on the assumption that such failure will occur at the most critical point en route;

b) fly at holding speed for 15 minutes at an altitude of 450 m (1,500 ft) above the aerodrome elevation under standard conditions;

c) complete the approach and landing;

d) allowing an aeroplane performing an EDTO flight to perform an EDTO flight with a critical fuel reserve specified by the State of the Operator;


e) meeting additional requirements not specified above.

f) discretionary fuel is the additional amount of fuel carried on board at the discretion of the pilot-in-command.

Planning for fuel reserves in case of failure, which may occur at the most critical point of the route, may result in the aircraft being in an emergency situation in terms of fuel reserves.

The operator determines the final reserve fuel value (fuel weight) for each aircraft type and variant in its fleet, rounding it up to an easily remembered figure.

The flight does not start if the fuel used on board does not meet the requirements and does not continue from the point of flight plan change

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	5
		Редакция Edition	02

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:
- с) определять автоматизированный метод, который включает программу мониторинга за расходом топлива; и/или
- д) применять современные средства использования запасных аэродромов;
- е) 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.

The civil aviation authority, based on the results of the operator's safety risk assessment, which has demonstrated the means to maintain the equivalent level of safety, approves the pre-flight calculation options for the fuel reserve for taxi, en-route, contingency, destination alternate aerodrome and additional fuel. The specific safety risk assessment includes at least the following:

- a) calculations of the fuel reserve for the flight along the route;
- b) the operator's capabilities to:
- c) define an automated method that includes a fuel consumption monitoring program; and/or
- d) apply modern means of using alternate aerodromes;
- e) apply specific measures to minimize consequences.

Fuel expended after the start of a flight for purposes other than those originally intended during the flight planning process requires re-analysis and, if applicable, adjustment of the planned operation.

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	6
		Редакция Edition	02

## 6. Планирование кислорода

### 6. Oxygen Planning

#### 6.1 Запас кислорода

#### 6.1 Oxygen Supply

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

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.


The values of absolute altitudes at standard atmosphere that approximately correspond to the following values of absolute pressure:

A flight to be performed at altitudes at which the atmospheric pressure in the cabins of passengers and flight crew is less than 700 hPa shall not commence unless there is on board a supply of breathing oxygen sufficient:

- for all members of the crew and 10% of the passengers during any period in excess of 30 minutes when the pressure in the cabins occupied by them is between 700 hPa and 620 hPa, and

- for the crew and passengers during any period when the atmospheric pressure in the cabins occupied by them is less than 620 hPa.

A flight to be performed by an aeroplane with pressurized cabins shall not commence unless there is on board a sufficient supply of breathing oxygen for all members of the crew and passengers, depending on the conditions of the flight to be performed, in the event of depressurization during any period when the atmospheric pressure in any cabin occupied by them is less than 700 hPa. In addition, if the aeroplane is being flown at altitudes at which the atmospheric pressure is below 376 hPa, or if the aeroplane is being flown at altitudes at which the atmospheric pressure exceeds 376 hPa and cannot descend safely within 4 minutes to an altitude at which the atmospheric pressure is 620 hPa, a minimum 10-minute supply of oxygen shall be provided for the occupants of the passenger cabin.

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	7
		Редакция Edition	02

## 7. Процедура отслеживания полета

### 7. Flight tracking procedure

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.

По запросу ОГА Эксплуатант предоставляет доступ к системам отслеживания воздушных судов.

Ни одно воздушное судно Эксплуатанта не допускается к выполнению полёта при отсутствии исправного функционирования системы отслеживания.

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 взлетную массу более 45 500 килограмм и пассажироместимость свыше 19 человек;

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

The operator shall establish that flight operations officers (flight dispatchers) provide the PIC in flight with information that may be necessary for the safe conduct of the flight.

The operator shall ensure the technical capability to track aircraft for the purpose of following aircraft within the entire airspace in which it operates.

Upon request of the Civil Aviation Authority (CAA), the Operator shall provide access to the aircraft tracking systems.

No aircraft of the Operator shall be permitted to operate a flight in the absence of proper functioning of the tracking system.

The operator shall track, by automatic transmission of messages at least every 15 minutes, the position of the aircraft on the flight segment(s), under the following conditions:


- the aircraft has a maximum certificated take-off mass of more than 27,000 kilograms and a passenger capacity of more than 19 persons;

- when the ATS unit receives information on the position of the aircraft at intervals exceeding 15 minutes.

The operator shall monitor by automatic transmission of messages at least every 15 minutes the position of the aeroplane on the segment(s) of the flight(s) planned in the oceanic area(s) under the following conditions:

- the aeroplane has a maximum certificated take-off mass greater than 45,500 kilograms and a passenger capacity greater than 19;

- when the ATS unit receives information on the position of the aeroplane at intervals exceeding 15 minutes.

	<p><b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b></p> <p><b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	7
		Редакция Edition	02

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

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

Рекомендации. Инструктивный материал по разработке, реализации и утверждению

For the purpose of aircraft tracking, "oceanic area" means the airspace over the surface of water outside the territory of any State.

Provisions for coordination between the operator and air traffic service providers in transmitting position messages are contained in Chapter 2 of APCR-11.


Operational procedures for monitoring aircraft tracking information are contained in Section 10 of Volume III of the ICAO PANS-OPS (Doc 8168), Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations.

The civil aviation authority may, based on the results of an approved risk assessment process implemented by the operator, authorize changes to the automatic reporting intervals. This process shall demonstrate how the operational risks associated with such changes can be managed and shall include at least the following:

- the capabilities of the operator's flight control systems and processes, including the systems and processes for establishing communications with ATS units;
- the capabilities of the aeroplane and its systems as a whole;
- the means available to determine the position of the aeroplane and maintain communications with it;
- the frequency and duration of automatic message intervals;
- the effects of human factors caused by changes in flight crew procedures;
- specific risk mitigation measures and emergency procedures.

Recommendations. Guidance on the development, implementation and approval of a



	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	7
		Редакция Edition	02

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.

Эксплуатант в обязательном порядке обеспечивает оснащение воздушных судов системами отслеживания (например, SkyTrack) и по запросу ОГА предоставляет доступ к системам отслеживания воздушных судов.

Ни одно воздушное судно Эксплуатанта не допускается к выполнению полёта при отсутствии исправного функционирования системы отслеживания.

risk assessment process that allows for modification of the required automatic reporting sequence and required intervals, including examples of interval modifications, is provided in ICAO Circular Guidance Material for the Implementation of Aircraft Tracking (Cir 347).


The operator shall establish procedures, approved by the Civil Aviation Authority, for the retention of aircraft tracking data to assist search and rescue services in determining the last known position of an aircraft.

The operator shall develop policies and procedures for the retention of aircraft tracking data for third parties performing work on its behalf.

The operator shall establish that in the event of an emergency during a flight, the flight operations officer (flight dispatcher) shall initiate the procedures provided for in the flight operations manual and shall transmit to the PIC such safety-related information as may be necessary for the safe completion of the flight, including information on any changes to the flight plan that may be necessary during the flight.

The Operator shall ensure that all aircraft are equipped with tracking systems (e.g., SkyTrack) and, upon request of the State Civil Aviation Authority (CAA), shall provide access to the aircraft tracking systems. No aircraft of the Operator shall be permitted to conduct a flight if the tracking system is not functioning properly.



	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	8
		Редакция Edition	02

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

### 8. Flight Dispatch Manual Requirement

#### 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

#### CHAPTER 1 - INTRODUCTION

- 1.1 Foreword
- 1.2 Authority
- 1.3 Manual Structure
- 1.4 Definitions
- 1.5 Abbreviations
- 1.6 Manual Contents
- 1.7 Manual Review

#### CHAPTER 2 - ORGANIZATION AND FUNCTIONS

- 2.1 Service Organizational Structure
- 2.2 Functions and Responsibilities


#### CHAPTER 3 - ADMINISTRATION

- 3.1 General
- 3.2 Operational Management Responsibilities and Authority
- 3.3 Decision-Making Policy
- 3.4 Flight Dispatch Service
- 3.5 Dispatch Licensing
- 3.6 Operating Environment
- 3.7 Flight Dispatch Resource Management
- 3.8 Incident Reporting
- 3.9 Personal Electronic Devices
- 3.10 Flight Dispatch Training Records

- 3.11 Document Control
- 3.12 Communications

#### CHAPTER 4 - PRE-DEPARTURE PROCEDURES

- 4.1 General
- 4.2 Management workload
- 4.3 Flight planning
- 4.4 Alternate aerodrome planning
- 4.5 Route planning
- 4.6 Procedures for obtaining overflight clearance
- 4.7 Procedures for fuel planning
- 4.8 Procedures for preparing for flight release
- 4.9 Procedures for preparing and filing a flight plan with ATC
- 4.10 Procedures for preparing a meteorological data package

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	8
		Редакция Edition	02

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

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

4.11 Procedures for preparing an operational flight plan

4.12 Procedures for loading and balance calculations (if performed by the flight controller)

4.13 Procedures for takeoff, en-route and landing performance calculations (if performed by the flight controller)

4.14 Flight crew briefings

4.15 Procedures for controller reporting

4.16 Special operations (e.g. EDTOs; HLA; RNP-AR, etc.)

4.17 Working hours

4.18 Procedures for preparing for technical

4.19 Flight planning procedures for special and training flights

## **CHAPTER 5 – FLIGHT MONITORING**

5.1 General

5.2 Duties and authorities

5.3 Internal and external coordination procedures

5.4 Flight monitoring procedures

5.5 Aircraft communication procedures

5.6 EDTO flight operations procedures if applicable

5.7 ATC coordination procedures

5.8 Flight delay procedures

5.9 Flight cancellation procedures

5.10 Alternate procedures

## **CHAPTER 6 – EMERGENCY PROCEDURES**

6.1 General

6.2 Flight dispatcher functions and responsibilities

6.3 ATC coordination procedures

6.4 Emergency/abnormal procedures

6.5 Delayed aircraft procedures


## **CHAPTER 7 – DANGEROUS GOODS**

7.1 General provisions

7.2 Definitions


7.3 Emergencies involving dangerous goods

7.4 Incidents involving dangerous goods

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	8
		Редакция Edition	02

7.5 Процедуры внутренней и внешней координации

7.5 Internal and external coordination procedures

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	9
		Редакция Edition	02

## 9. Требования к аутсорсинговой организации по обеспечению полётов и контроль качества переданных функций

### 9. Requirements for Outsourced Flight Support Organizations and Quality Control of Delegated Functions

#### Общие положения

Эксплуатант вправе привлекать стороннюю специализированную организацию (аутсорсера) для выполнения функций по обеспечению полётов. Такая организация должна соответствовать требованиям законодательства Кыргызской Республики, стандартам ИКАО и внутренним требованиям и процедурам эксплуатанта.

Передача функций на аутсорсинг осуществляется только при наличии документально оформленных критериев отбора и оценки поставщика услуг, учитывающих требования безопасности полётов и авиационной безопасности.

#### Правовой статус

Аутсорсинговая организация обязана:

- иметь статус юридического лица, зарегистрированного в установленном порядке;
- обладать правом на осуществление деятельности по обеспечению полётов воздушных судов;
- иметь действующий договор с эксплуатантом, в котором определены обязанности, зоны ответственности и порядок взаимодействия;
- обеспечивать выполнение всех документированных требований эксплуатанта, связанных с безопасностью полётов.

#### Персонал и квалификация

- В штате должны состоять полётные диспетчеры (сотрудники по обеспечению полётов), имеющие действующие свидетельства, выданные авиационными властями государства регистрации аутсорсинговой организации (если применимо).

- Все полетные диспетчеры (сотрудники по обеспечению полётов) обязаны проходить квалификационную подготовку и переподготовку в соответствии с требованиями авиационных властей и, при необходимости, по программам эксплуатанта.

#### General Provisions

The Operator may engage an external specialized organization (outsourcer) to perform flight support functions. Such an organization shall comply with the legislation of the Kyrgyz Republic, ICAO standards, and the Operator's internal requirements and procedures.

Outsourcing of functions may only be carried out when documented selection and evaluation criteria are established, taking into account flight safety and aviation security requirements.

#### Legal Status


The outsourced organization shall:

- be a duly registered legal entity;
- possess the legal right to conduct flight support activities;
- have a valid contract with the Operator defining responsibilities, areas of accountability, and terms of cooperation;
- ensure compliance with all documented Operator requirements related to flight safety.

#### Personnel and Qualification

- The staff shall include Flight Dispatchers (Flight Operations Officers) holding valid licenses or certificates issued by the aviation authorities of the State of Registry of the outsourced organization (if applicable).

- All dispatchers shall complete initial and recurrent qualification training in accordance with the requirements of the aviation authorities of the State of Registry, and, when necessary, in accordance with the Operator's training programs.

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	9
		Редакция Edition	02

- Должно быть обеспечено круглосуточное дежурство (24/7) достаточного числа сотрудников.

- Должен быть назначен ответственный руководитель, уполномоченный на взаимодействие с эксплуатантом и авиационными властями.

### **Инфраструктура и системы**

Аутсорсинговая организация должна обеспечивать:

- использование сертифицированных систем планирования полётов, метео- и NOTAM-информации, а также актуальной навигационной базы (AIRAC cycle);

- наличие надёжных каналов связи с экипажами и представителем эксплуатанта (ACARS, SATCOM, телефон, электронная почта, резервные каналы);

- функционирование плана обеспечения непрерывности деятельности.

### **Функциональные обязанности**

Аутсорсинговая организация обязана:

- разрабатывать и предоставлять экипажам утверждённые оперативные планы полёта (OFP), метео- и NOTAM-пакеты;

- осуществлять оперативный контроль полёта и своевременно информировать экипажи обо всех изменениях;

- обеспечивать архивирование документации (OFP, сводно-загрузочную ведомость, генеральные декларации, отчёты по рейсам и др.) в установленные сроки;

- вести журнал смены и предоставлять отчёты эксплуатанту.

### **Качество и безопасность полётов**

- Организация должна быть интегрирована в систему управления безопасностью полётов (SMS) эксплуатанта.

- Подлежит внутренним аудитам эксплуатанта.

- Обязана своевременно предоставлять отчёты о несоответствиях, инцидентах и выявленных опасностях.

### **Мониторинг и контроль**

Эксплуатант обязан иметь процессы, гарантирующие, что:

- Adequate staffing shall be ensured to provide 24/7 coverage.

- A responsible manager shall be appointed, authorized to liaise with the Operator and aviation authorities.

### **Infrastructure and Systems**

The outsourced organization shall provide:

- certified systems for flight planning, meteorological and NOTAM information, and an up-to-date navigation database (AIRAC cycle);

- reliable communication channels with flight crews and the Operator's representative (ACARS, SATCOM, telephone, email, backup channels);

- a functional Business Continuity Plan.

### **Functional Responsibilities**

The outsourced organization shall:

- prepare and provide approved Operational Flight Plans (OFP), weather, and NOTAM briefing packages to crews;

- perform flight watch and promptly inform crews of any changes;

- archive documentation (OFP, load sheets, General Declarations, flight reports, etc.) within the established retention period;

- maintain a shift log and provide duty reports to the Operator.

### **Quality and Flight Safety**


- The organization shall be integrated into the Operator's Safety Management System (SMS).

- It shall be subject to internal audits by the Operator.

- It shall provide timely reports on non-conformities, incidents, and identified hazards.

### **Monitoring and Control**

The Operator shall establish processes to ensure that:

	<b>Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров</b>  <b>Instructions for Organizing the Operational Flight Management System of an Aircraft Operator and the Work of Flight Dispatchers</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-37
		Глава Chapter	9
		Редакция Edition	02

- перед утверждением аутсорсинговой организации проводится оценка её соответствия установленным критериям;

- договор или соглашение с организацией включает документированные требования, которые могут контролироваться эксплуатантом, и гарантирует выполнение требований, влияющих на безопасность полётов;

- осуществляется постоянный мониторинг деятельности аутсорсинговой организации для обеспечения соответствия требованиям безопасности;

- продукция, оборудование и данные, получаемые от аутсорсера (за исключением электронных навигационных данных), соответствуют техническим требованиям эксплуатанта до их использования;

- электронные навигационные данные, используемые в оперативном контроле, проходят оценку целостности и совместимости в соответствии с признанными международными стандартами (RTCA/DO-200A, DO-201A, AC 20-153 и др.), либо процессами, одобренными ОГА КР;

- в процесс мониторинга включён аудит аутсорсинговой организации.

#### **Обучение и поддержка**

- Персонал обязан проходить первоначальную, периодическую и дополнительную подготовку в соответствии с требованиями авиационных властей и программами эксплуатанта.

- Должен быть обеспечен контроль квалификации и ведение индивидуальных записей по подготовке.

#### **Отчётность и хранение документов**

- Все рабочие документы (OFP, генеральные декларации, журналы смены, отчёты по рейсам и др.) должны храниться в течение срока, установленного нормативными актами ОГА КР.

- По требованию эксплуатанта или ОГА КР организация обязана незамедлительно предоставлять копии документов.

- prior to approval, outsourced organizations are evaluated for compliance with established criteria;

- contracts or agreements with outsourced organizations include documented requirements that can be monitored by the Operator and guarantee compliance with safety-related requirements;

- continuous monitoring of the outsourced organization is conducted to ensure compliance with safety requirements;

- products, equipment, and data obtained from outsourced organizations (excluding electronic navigation data) are verified against the Operator's technical requirements before use;

- electronic navigation data used in operational control are subject to integrity and compatibility assessments in accordance with recognized international standards (RTCA/DO-200A, DO-201A, AC 20-153, etc.) or processes approved by the SCAA KR (1.11.4);

- the monitoring process includes audits of outsourced organizations.

#### **Training and Support**

- Personnel shall undergo initial, recurrent, and additional training in accordance with the requirements of the aviation authorities of the State of Registry, and, where necessary, in accordance with the Operator's training programs.


- Qualification control and the maintenance of individual training records shall be ensured.

#### **Reporting and Documentation Retention**

- All operational documents (OFP, general declaration, shift logs, flight reports, etc.) shall be retained for the period required by the regulations of the SCAA KR.

- Upon request by the Operator or the SCAA KR, the organization shall promptly provide copies of documents.




	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02


**Контрольная карта проверки эксплуатационного контроля эксплуатанта**  
**The check list of the operator's operational control**


Номер контрольной карты: Check list number:	Наименование эксплуатанта: Name of the operator:	ФИО инспектора(ов): Name(s) of the inspector(s):	Область проверки инспектора: The Inspector's inspection area:
Месторасположение: Location:	Дата (год/месяц/день): Date (year/month/day):		
Цель проверки: Purpose of inspection:			


№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
<b>DSP 1. УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛЬ</b> <b>DSP 1. MANAGEMENT AND CONTROL</b>							
<b>DSP 1.1 Обзор системы управления</b> <b>DSP 1.1 Overview of the control system</b>							
1.1.1	<p>Эксплуатант должен иметь систему управления, которая обеспечивает:</p> <p>(i) Управление безопасностью полетов и авиационной безопасностью в производстве полетов;</p> <p>(ii) Надзор и контроль за всеми рейсами, функциями оперативного контроля и другими связанными видами деятельности;</p> <p>(iii) Соответствие стандартам эксплуатанта и требованиям органа гражданской авиации КР (далее – ОГА КР) и других применимых органов.</p> <p>The aircraft operator shall have a management system that ensures:</p> <p>(i) the management of flight safety and aviation security in flight operations;</p> <p>(ii) the oversight and control of all flights, operational control functions, and other related activities;</p> <p>(iii) compliance with the aircraft operator's standards and the requirements of the Civil Aviation Authority of the Kyrgyz Republic (hereinafter – the CAA KR) and other applicable authorities.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>DSP 1.3 Ответственность, полномочия и обязанности</b> <b>DSP 1.3 Responsibilities, powers and Responsibilities</b>							

	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02


№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
1.3.1A	<p>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:</p> <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> <p>The aircraft operator shall ensure that the flight operational control management system defines the accountability for flight safety, the authorities, and the duties of managerial and non-managerial personnel performing functions related to flight operational control. The management system shall also provide for:</p> <p>(i) Management levels vested with the authority to make decisions on the acceptability of safety risks and/or aviation security risks in flight operations;</p> <p>(ii) Responsibilities for ensuring that operational control is exercised in accordance with applicable regulatory requirements and the operator's standards;</p> <p>(iii) Lines of accountability for flight safety within the organization, including the direct accountability for flight safety and/or aviation security at the level of senior management responsible for operational control.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.3.1B	<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</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37		
				Раздел	Контрольная карта Check-list		
				Редакция	02		
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>обеспечении безопасного выполнения каждого полета.</p> <p>The aircraft operator shall ensure that the responsibilities, authorities, and duties related to flight operational control are established and communicated throughout the organization, including the authorities and duties of the pilot-in-command (PIC), and, as applicable:</p> <p>(i) The Flight Operations Officer (FOO), who provides support, briefing and/or assistance to the PIC or the designated manager in assessing risk acceptability for the safe conduct of each flight;</p> <p>(ii) A designated manager or responsible official who shares authority with the PIC in decision-making, and in performing duties or tasks related to the operational control of each flight;</p> <p>(iii) The Flight Operations Assistant (FOA), who provides support, briefing and/or assistance to the PIC, the FOO or the designated manager in ensuring the safe conduct of each flight.</p>						
1.3.2A	<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> <p>The aircraft operator shall have a process or procedure for the delegation of duties within the flight operational control management system to ensure continuity of management in the event that operational or production managers, including responsible officials where applicable, are unable to perform their duties.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.3.2B	<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> <p>The aircraft operator shall have a process or procedures for delegating duties within the operational control management system to ensure continuity of management and operational control, as well as the transfer of responsibility for operational control functions to qualified personnel when:</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 81			


<div></div> <div>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</div> <div>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</div>		Документ №		SCAA-OPS-GM-37			
		Раздел		Контрольная карта Check-list			
		Редакция		02			
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	(i) Managers directly responsible for flight operational control are unable to perform their duties; (ii) If the operational control system utilizes FOOs and/or FOAs and they are unable to perform their duties.						
1.3.3	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.  The aircraft operator shall ensure the delegation of authority and allocation of responsibility within the management system for interaction with regulatory authorities, original equipment manufacturers, and other external organizations relevant to flight operational control.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.3.4	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: (i) Полетного диспетчера (FOO) в системе оперативного контроля, где предусмотрено использование персонала FOO, или (ii) Назначенного руководителя или ответственного должностного лица в системе оперативного контроля, где предусмотрено использование такого управленческого персонала.  The aircraft operator shall delegate authority for the operational control of each flight only to the PIC in a non-shared flight operational control system, or to a group of duly qualified personnel in a shared authority system, including the PIC and: (i) A Flight Operations Officer (FOO), in an operational control system that employs FOO personnel; or (ii) A designated manager or responsible official, in an operational control system that employs such management personnel.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.3.5	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: (i) Если эксплуатант использует систему с разделением ответственности за оперативный контроль, возможны следующие варианты:			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 82			

	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02


№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<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 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> <p>The aircraft operator retains overall responsibility for the operational control of each flight and assigns the performance of functions, duties or tasks related to operational control only to the PIC or to a group of duly qualified personnel, as specified in the table in Chapter 0.10 “Terms and Definitions” of this</p>						

 <p><b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b></p> <p><b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b></p>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37				
		Раздел	Контрольная карта Check-list				
		Редакция	02				
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>Manual.</p> <p>This may include the PIC and, depending on the applicable system of shared operational control responsibility:</p> <p>(i) If the aircraft operator uses a system with shared responsibility for operational control, the following may be involved:</p> <p>(a) A FOO, who shares overall responsibility for operational control with the PIC and/or provides support, briefing and/or assistance to the PIC for the safe conduct of each flight; or</p> <p>(b) A designated manager or responsible official who shares overall responsibility for operational control with the PIC and/or provides support, briefing and/or assistance to the PIC or the FOO for the safe conduct of each flight.</p> <p><i>Note: A FOA and/or administrative personnel may be used in combination with FOOs and/or designated managers in a shared-authority operational control system; however, neither the FOA nor administrative personnel shall share responsibility for operational control with the PIC, FOO, or designated manager.</i></p> <p>(ii) If the aircraft operator uses a non-shared operational control system, one or more of the following personnel may be used:</p> <p>(a) A FOO, who provides support, briefing and/or assistance to the PIC in the safe conduct of each flight; or</p> <p>(b) A designated manager or responsible official, who provides support, briefing and/or assistance to the PIC or FOO in the safe conduct of each flight; or</p> <p>(c) A FOA, who provides support, briefing and/or assistance to the PIC or FOO in the safe conduct of each flight; and/or</p> <p>(d) Administrative personnel, who do not provide support, briefing, or assistance to the PIC or FOO, but who supply, collect or prepare operational documents or data related to the conduct of each flight.</p> <p><i>Note: The aircraft operator may choose to assign limited duties to fully qualified FOOs or use them exclusively for performing specific operational control functions. In such cases, the FOO will effectively perform FOA duties.</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>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 84			




	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02


№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<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> <p>If a FOO is used in the operational control system, the aircraft operator shall assign them responsibility for:</p> <p>(i) Assisting the PIC in flight preparation and providing necessary information;</p> <p>(ii) Assisting the PIC in preparing the operational and air traffic services (ATS) flight plan;</p> <p>(iii) Signing the operational and ATS flight plan, where applicable;</p> <p>(iv) Submitting the ATS flight plan to the appropriate ATS unit;</p> <p>(v) Providing the PIC in flight with relevant information required for the safe conduct of the flight;</p> <p>(vi) If the aircraft operator performs aircraft tracking—informing the relevant ATS unit when the aircraft's location cannot be determined by tracking means and attempts to establish contact have failed;</p> <p>(vii) Initiating the appropriate procedures prescribed in the Operations Manual (OM) in the event of an emergency.</p> <p><i>Note: The aircraft operator may choose to assign responsibility for one or more of these functions to a FOA, or assign the PIC responsibility for submitting the flight plan (item iv) and/or obtaining necessary information (item v).</i></p>						
1.3.7	Эксплуатант должен иметь процесс, который применяется в случае чрезвычайной ситуации, угрожающей безопасности полетов воздушного судна или людей, включая ситуации, которые						

	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02


№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>становятся известны эксплуатанту в первую очередь. Данный процесс должен обеспечивать, что полетный диспетчер (FOO), ассистент полетного диспетчера (FOA) или другое уполномоченное лицо:</p> <p>(i) Иницирует аварийные процедуры, как указано в Руководстве по производству полетов (РПП), избегая при этом любых действий, которые могут противоречить процедурам УВД;</p> <p>(ii) Без задержки уведомляет соответствующие органы о характере ситуации;</p> <p>(iii) При необходимости запрашивает помощь;</p> <p>(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.</p> <p>The aircraft operator shall have a process to be applied in the event of an emergency that threatens the safety of the aircraft or persons, including situations first known to the aircraft operator. This process shall ensure that the FOO, FOA, or another authorized person:</p> <p>(i) Initiates emergency procedures as described in the Operations Manual (OM), while avoiding any action that may conflict with ATS procedures;</p> <p>(ii) Immediately notifies the appropriate authorities of the nature of the situation;</p> <p>(iii) Requests assistance when required;</p> <p>(iv) Provides the PIC, by any available means, with flight safety-related information that may be necessary for the safe continuation of the flight, including information requiring amendments to the flight plan.</p>						
<b>DSP 1.4 Связь и координация</b> <b>DSP 1.4 Communication and Coordination</b>							
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> <p>(i) Осведомленность персонала о Системе управления безопасностью полетов (SMS);</p> <p>(ii) Доведение до сведения персонала критически важной для безопасности полетов информации;</p> <p>(iii) При необходимости предоставление внешним поставщикам услуг информации, относящейся к выполняемым операциям.</p> <p>The aircraft operator shall have a system that ensures effective dissemination of relevant flight safety and</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02


№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	operational information within the operational control management system and throughout all operational control areas. This system shall ensure: (i) Personnel awareness of the Safety Management System (SMS); (ii) Communication of flight safety-critical information to personnel; (iii) Provision of relevant information to external service providers, as necessary for the operations conducted.						
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> <p>(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).</p> <p>The aircraft operator shall have a communication system that ensures that personnel engaged in operational control have access to information necessary for the safe conduct of each flight, including information related to:</p> <p>(i) The aircraft (Minimum Equipment List (MEL), maintenance); (ii) Meteorological conditions; (iii) Flight safety, including current incident and accident reporting procedures; (iv) Routes, including overwater operations and operations in mountainous or difficult terrain (NOTAMs, infrastructure facilities, system outages); (v) Air traffic services (ATS) units.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>DSP 1.5 Обеспечение ресурсами</b> <b>DSP 1.5 Resource Provision</b>							
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</i></p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37
	<b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Раздел	Контрольная карта Check-list
			Редакция	02


№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<i>спецификаций эксплуатантом.</i>  The aircraft operator shall have the necessary facilities, work areas, equipment, support services, and an appropriate working environment to comply with flight safety and aviation security requirements within the scope of operational control. <i>Note: Compliance with this provision does not require the aircraft operator to document detailed specifications.</i>						
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.  The aircraft operator shall have a process for selecting personnel for managerial and non-managerial positions related to operational control within the organization, when the performance of their functions is relevant to flight safety or aviation security. This process shall ensure that candidates are selected on the basis of their knowledge, skills, training, and experience appropriate to the position.			<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 внешними организациями организации, имеющими отношение к оперативному контролю.  The aircraft operator shall have a process ensuring that applicants hired for positions related to operational control are required to demonstrate the ability to speak and read in a language that enables effective communication with other organizational units involved in operational control.			<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.  If the operational control system employs a licensed Flight Operations Officer (FOO), the aircraft operator shall ensure that each FOO, prior to being assigned operational control duties, holds a valid			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	


	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02


№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	Flight Operations Officer/Flight Dispatcher licence issued or accepted by the State of the aircraft operator.						
1.5.5	<p>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:</p> <p>(i) Имел как минимум один год опыта работы в качестве ассистента в оперативном контроле полетов воздушных перевозок, или</p> <p>(ii) Успешно завершил формальный учебный курс по подготовке полетного диспетчера (Flight Operations Officer/Flight Dispatcher), или</p> <p>(iii) Имел как минимум два года работы в одной или нескольких из следующих сфер:</p> <p>(a) Член летного экипажа в воздушных перевозках;</p> <p>(b) Метеоролог в организации, занимающейся отправкой воздушных судов;</p> <p>(c) Диспетчер управления воздушным движением;</p> <p>(d) Технический руководитель персонала FOO;</p> <p>(e) Технический руководитель систем воздушных перевозок.</p> <p>If the operational control system employs a FOO, the aircraft operator shall ensure that personnel hired to perform FOO functions are at least 21 years of age and meet one or more of the following criteria:</p> <p>(i) Have at least one year of experience as an assistant in the operational control of air transport flights; or</p> <p>(ii) Have successfully completed a formal Flight Operations Officer/Flight Dispatcher training course; or</p> <p>(iii) Have at least two years of experience in one or more of the following fields:</p> <p>(a) Flight crew member in air transport operations;</p> <p>(b) Meteorologist in an organization engaged in aircraft dispatch;</p> <p>(c) Air traffic controller;</p> <p>(d) Technical supervisor of FOO personnel;</p> <p>(e) Technical supervisor of air transport systems.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.5.6	<p>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:</p> <p>(i) В соответствующих случаях соответствуют минимальным требованиям ОГА КР по возрасту, знаниям, опыту и навыкам;</p> <p>(ii) Прошли подготовку до уровня минимальной компетентности, приемлемого для эксплуатанта и/или ОГА КР;</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №		SCAA-OPS-GM-37	
				Раздел		Контрольная карта Check-list	
				Редакция		02	
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>(iii) Для FOA – продемонстрировали способность оказывать поддержку в своей области компетенции KBC и/или FOO, если это применимо.</p> <p>If the operational control system employs a FOO or a Flight Operations Assistant (FOA), the aircraft operator shall have a process ensuring that these personnel, prior to being assigned duties related to operational control:</p> <p>(i) Meet, where applicable, the minimum age, knowledge, experience, and skill requirements established by the CAA KR;</p> <p>(ii) Have completed training to a level of minimum competence acceptable to the aircraft operator and/or the CAA KR;</p> <p>(iii) For FOAs—have demonstrated the ability to provide support within their area of competence to the PIC and/or the FOO, where applicable.</p>						
<b>DSP 1.6 Система документации</b> <b>DSP 1.6 Documentation System</b>							
1.6.1	<p>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.</p> <p>The aircraft operator shall have a system for managing and controlling the documentation and/or data used directly in the performance or support of operational control, including the Operations Manual (OM) and other documents referenced therein, which contain information and/or guidance relevant to personnel engaged in operational control.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.6.2	<p>Эксплуатант должен обеспечить, чтобы система управления и контроля документации, связанной с оперативным контролем, охватывала, как минимум, следующие документы из внешних источников:</p> <p>(i) При необходимости, нормативные требования ОГА КР и других государств или органов, имеющих отношение к производству полетов;</p> <p>(ii) При необходимости, Стандарты и рекомендуемая практика ИКАО (SARPs), руководства, региональные дополнительные процедуры и/или циркуляры;</p> <p>(iii) Директивы летной годности (ADs);</p> <p>(iv) При необходимости, Аэронавигационные информационные сборники (AIP) и NOTAMs;</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 90			




<div></div> <div>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</div> <div>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</div>		Документ №		SCAA-OPS-GM-37			
		Раздел		Контрольная карта Check-list			
		Редакция		02			
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>(v) Одобренные ОГА КР или принятые ОГА КР Руководства по летной эксплуатации воздушного судна (AFM);</p> <p>(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);</p> <p>(vii) При необходимости, другие эксплуатационные материалы и инструкции производителя.</p> <p>The aircraft operator shall ensure that the documentation management and control system related to operational control covers, at a minimum, the following documents from external sources:</p> <p>(i) When applicable, regulatory requirements of the CAA KR and other States or authorities relevant to flight operations;</p> <p>(ii) When applicable, ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs), guidance material, regional supplementary procedures, and/or circulars;</p> <p>(iii) Airworthiness Directives (ADs);</p> <p>(iv) When applicable, Aeronautical Information Publications (AIP) and NOTAMs;</p> <p>(v) Aircraft Flight Manuals (AFM) approved or accepted by the CAA KR;</p> <p>(vi) Manufacturer’s Aircraft Operating Manuals (AOM), including performance data, weight and balance data/instructions, checklists, and the Minimum Equipment List (MEL)/Configuration Deviation List (CDL);</p> <p>(vii) When applicable, other operational materials and instructions issued by the manufacturer</p>						
1.6.3	<p>Эксплуатант должен иметь систему управления и контроля документации и/или данных, используемых непосредственно при осуществлении или поддержке полетов. Данная система должна обеспечивать, что документация:</p> <p>(i) Соответствует всем требуемым элементам (идентификация издания/реvisions, дата вступления в силу, идентификация названия и номера документа, лист распространение/пользователей, сроки пересмотра ревизий, требования к резервному копированию, допускам и т.д.);</p> <p>(ii) Содержит разборчивую и точную информацию;</p> <p>(iii) Представлена в формате, соответствующем использованию в операционной деятельности.</p> <p>The aircraft operator shall have a documentation and/or data management and control system used directly in performing or supporting flight operations. This system shall ensure that documentation:</p> <p>(i) Meets all required elements (edition/revision identification, effective date, document title and number, distribution/user lists, revision review intervals, backup requirements, tolerances, etc.);</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 91			

		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37		
				Раздел	Контрольная карта Check-list		
				Редакция	02		
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	(ii) Contains legible and accurate information; (iii) Is presented in a format suitable for operational use.						
<b>DSP 1.7 Руководство по производству полетов (РПП)</b> <b>DSP 1.7 Flight Operations Manual (RPP)</b>							
1.7.1	<p>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.</p> <p>Как минимум, РПП должно:</p> <p>(i) Управляться и контролироваться в соответствии с DSP 1.6.1;</p> <p>(ii) Содержать четко обозначенные и определенные разделы, относящиеся к персоналу, занимающемуся оперативным контролем;</p> <p>(iii) Соответствовать требованиям, указанным в Инструкции по утверждению Руководства по производству полетов эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики (SCAA-OPS- GM-09).</p> <p>The aircraft operator shall have an Operations Manual (OM) for use by personnel performing operational control. The manual may be issued in separate parts and shall contain or reference the policies, procedures, and other guidance or information necessary to comply with applicable regulatory requirements, laws, rules, and the operator's standards.</p> <p>At a minimum, the OM shall:</p> <p>(i) Be managed and controlled in accordance with DSP 1.6.1;</p> <p>(ii) Contain clearly identified and defined sections relevant to personnel engaged in operational control;</p> <p>(iii) Meet the requirements specified in the Instruction for Approval of the Operations Manual of Air Transport Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic (SCAA-OPS-GM-09).</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.7.2	<p>Эксплуатант должен иметь описание Оперативного плана полета (ОПР) или эквивалентного документа, опубликованное в Руководстве по производству полетов (РПП), которое включает:</p> <p>(i) Инструкции по использованию для персонала, занимающегося оперативным контролем;</p> <p>(ii) Структуру содержания в соответствии с требованиями, указанными в главе 2.2 настоящей инструкции.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 92			


	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02

№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	The aircraft operator shall have a description of the Operational Flight Plan (OFP) or an equivalent document, published in the Operations Manual (OM), which includes: (i) Instructions for use by personnel engaged in operational control; (ii) A content structure meeting the requirements specified in Chapter 2.2 of this Instruction.						
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 (AOC).  If the operational control system employs a Flight Operations Officer (FOO) or a Flight Operations Assistant (FOA), the aircraft operator shall have instructions and procedures enabling such personnel, when necessary, to comply with the conditions and limitations specified in the Air Operator Certificate (AOC).			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>DSP 1.8 Система ведения записей DSP 1.8 Record Keeping System</b>							
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.  The aircraft operator shall have a system for managing and controlling records related to operational control that ensures the content and retention periods of such records comply with the requirements of the aviation authorities, where applicable. This system shall ensure that operational records undergo standardized processes, including: (i) Identification; (ii) Legibility; (iii) Storage and maintenance;			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37				
		Раздел	Контрольная карта Check-list				
		Редакция	02				

№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	(iv) Retention periods and retrievability; (iv) Protection, integrity, and aviation security; (v) Destruction or deletion (for electronic records) and archiving.						
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.  The aircraft operator shall ensure that the record management and control system for operational control records, as specified in DSP 1.8.1, covers at a minimum the following records, which document or contain: (i) Operational information, messages, and flight-related data for each flight, as specified in DSP 1.8.4; (ii) Compliance with qualification requirements for the Flight Operations Officer (FOO) and/or Flight Operations Assistant (FOA), as specified in DSP 1.8.6, 1.8.8, and 1.8.9, where applicable; (iii) A signed copy of the Operational Flight Plan (OFP) or an equivalent document, as specified in DSP 3.2.5.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.8.3	Если эксплуатант использует электронную систему управления и контроля записей оперативного контроля, он должен обеспечить запланированное создание резервных копий файлов/записей.  If the operator uses an electronic record management and control system for operational control, it shall ensure scheduled backups of files/records.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.8.4	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. Эксплуатант должен регистрировать и сохранять следующую информацию по каждому полету: (i) Регистрационный номер воздушного судна; (ii) Дата;			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	


Ревизия / Revision: 00	Дата / Date: 28.11.2025	Страница / Page: 94
------------------------	-------------------------	---------------------


	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37			
			Раздел	Контрольная карта Check-list			
			Редакция	02			

№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	(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 налета; (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. <i>Примечание:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Оперативная информация и данные могут храниться различными способами (например, журналы ACARS, бумажные журналы, ручной ввод, компьютерные системы).</li> </ul> <p>The operator shall have a process or procedures for recording and retaining operational information, messages, and flight data for each flight. At a minimum, the retained information and flight data shall meet the requirements specified below and be maintained for the period established by the operator or the CAA KR.</p> <p>The operator shall record and retain the following information for each flight:</p> (i) The aircraft registration mark; (ii) The date; (iii) The flight number;						


Ревизия / Revision: 00	Дата / Date: 28.11.2025	Страница / Page: 95
------------------------	-------------------------	---------------------




	<p><b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b></p> <p><b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b></p>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37			
			Раздел	Контрольная карта Check-list			
			Редакция	02			
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	(iv) The names of the flight crew members and their duty assignments; (v) The amount of fuel on board at departure, en route, and upon arrival; (vi) The departure and arrival aerodromes; (vii) The actual time of departure; (viii) The actual time of arrival; (ix) The flight time; (x) Any incidents and remarks, if applicable; (xi) The pre-flight meteorological briefing; (xii) The Dispatch Release or flight authorization; (xiii) The Load Sheet; (xiv) The Notification to Captain (NOTOC) regarding dangerous goods; (xv) The Operational Flight Plan (OFP); (xvi) The ATS Flight Plan; (xvii) Records of radiocommunications and other communications; (xviii) Records of fuel and oil consumption; (xix) Aircraft tracking data necessary to assist SAR services in determining the last known position of the aircraft. Note: • After the safe landing of the aircraft, the operator may delete the tracking data. Aircraft tracking data are typically retained only for determining the aircraft's location in the event of an accident. • Operational information and data may be retained in various formats (e.g., ACARS logs, paper logs, manual entries, computer systems).						
1.8.5	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: (i) Первичной квалификации; (ii) Поддержания квалификации; (iii) Оценки компетентности. <i>Примечание: Записи, подтверждающие завершение оценки компетентности, должны храниться в течение срока, установленного ОГА КР, но не менее одного года.</i>  If the operational control system employs a Flight Operations Officer (FOO) or a Flight Operations Assistant (FOA), the operator shall ensure the management and maintenance of their training records in			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	


	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02

№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	accordance with DSP 1.8.1, including documentation confirming completion of: (i) Initial qualification; (ii) Recurrent qualification; (iii) Competency assessment. <i>Note: Records confirming completion of the competency assessment shall be retained for the period established by the CAA KR, but not less than one year.</i>						
1.8.6	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.  If the operator has a flight-familiarization program in the flight crew compartment for Flight Operations Officers (FOO) in accordance with DSP 2.3.4, it shall have a procedure for retaining records of completed familiarization flights for each FOO for the period established by the operator and/or the aviation authorities.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.8.7	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.  If the operational control system employs a licensed Flight Operations Officer (FOO), the operator shall have a procedure for retaining a copy of each FOO's license for the period established by the operator and/or the aviation authorities.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>DSP 1.10 Программа обеспечения качества DSP 1.10 Quality Assurance Program</b>							
1.10.1	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: (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;			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	


	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02

№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>(v) Оценивает(-ют) эффективность управления рисками в области безопасности полетов.</p> <p>The aircraft operator shall have a quality assurance programme that provides for the audit and assessment of the management system and operational control functions at planned intervals, in order to ensure that the organization(s) responsible for operational control:</p> <p>(i) Comply with applicable regulatory requirements and standards;  (ii) Ensure the fulfillment of declared operational control requirements;  (iii) Identify areas requiring improvement;  (iv) Identify operational hazards;  (v) Assess the effectiveness of safety risk management.</p>						
1.10.2	<p>Эксплуатант должен иметь процесс планирования аудита и достаточные ресурсы для обеспечения проведения аудитов функций оперативного контроля, которые:</p> <p>(i) Запланированы с интервалами, соответствующими нормативным требованиям и требованиям системы управления;  (ii) Проводятся в установленные сроки в соответствии с графиком аудита.</p> <p>The aircraft operator shall have an audit planning process and sufficient resources to ensure that audits of operational control functions:</p> <p>(i) Are scheduled at intervals that meet regulatory requirements and the requirements of the management system;  (ii) Are conducted in accordance with the established audit schedule.</p>			<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> <p><i>Примечание:</i>  Существенные вопросы определяются эксплуатантом, однако, как правило, к ним относятся те, которые могут повлиять на безопасность полетов и/или качество выполнения операций.</p> <p>The aircraft operator shall have a process ensuring that significant issues arising during operational control quality assurance and safety risk management are brought to the attention of management.</p> <p><i>Note:</i>  Significant issues are determined by the operator; however, they generally include those that may affect flight safety and/or the quality of operations.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	


 <p><b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b></p> <p><b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b></p>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37				
		Раздел	Контрольная карта Check-list				
		Редакция	02				
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
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;</p> <p>(ii) Разработку корректирующих мер, соответствующих выявленным несоответствиям;</p> <p>(iii) Реализацию корректирующих мер в соответствующих операционных подразделениях;</p> <p>(iv) Оценку эффективности корректирующих мер для подтверждения их результативности.</p> <p>The aircraft operator shall have a process for the rectification of non-conformities identified during audits conducted under the quality assurance programme, ensuring:</p> <p>(i) Determination of the root causes of identified non-conformities;</p> <p>(ii) Development of corrective measures appropriate to the identified non-conformities;</p> <p>(iii) Implementation of corrective measures within the relevant operational units;</p> <p>(iv) Evaluation of the effectiveness of the corrective measures to confirm their adequacy.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>DSP 1.11 Контроль качества переданных на аутсорсинг операций и продукции</b> <b>DSP 1.11 Quality control of outsourced operations and products</b>							
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;</p> <p>(ii) Оценку поставщиков услуг на соответствие данным критериям перед их утверждением.</p> <p>If the aircraft operator outsources operational control functions to external service providers, it shall ensure the existence of a selection process that guarantees:</p> <p>(i) The establishment of appropriate selection criteria, taking into account flight safety and aviation security requirements;</p> <p>(ii) An evaluation of service providers against these criteria prior to their approval.</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"> <li>Определять применение конкретных документированных требований, которые могут контролироваться эксплуатантом;</li> <li>Гарантировать, что требования, влияющие на безопасность полетов, выполняются поставщиком услуг.</li> </ul>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 99			


	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02

№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>If the aircraft operator outsources operational control functions to external service providers, it shall have a process ensuring the conclusion of a contract or agreement with such providers. Such contract(s) or agreement(s) shall:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Specify the application of particular documented requirements that may be monitored by the aircraft operator;</li> <li>Ensure that requirements affecting flight safety are fulfilled by the service provider.</li> </ul>						
1.11.2	<p>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.</p> <p>If the aircraft operator outsources operational functions related to operational control of flights to external service providers, it shall have a monitoring process to ensure compliance with requirements affecting flight safety.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.11.3	<p>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.</p> <p>The aircraft operator shall have processes ensuring that data, equipment, or other operational products related to flight safety and aviation security, acquired from or provided by an external supplier (excluding electronic navigation data as specified in DSP 1.11.4), meet the technical requirements established by the operator before being used in operational control.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.11.4	<p>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:</p> <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</i></p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	


		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37		
				Раздел	Контрольная карта Check-list		
				Редакция	02		
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>стандартами целостности и качества данных. К таким стандартам относятся, но не ограничиваются:</p> <p>RTCA/DO-200A – Standards for Processing Aeronautical Data, издан 28.09.1998; RTCA/DO-201A – Standards for Aeronautical Information, издан 19.04.2000;</p> <p>Advisory Circular (AC) 20-153 – Acceptance of Data Processes and Associated Navigation Databases, издан 20.09.2010.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>Наличие у эксплуатанта процессов валидации данных, позволяющих определить совместимость и точность навигационной информации, что обеспечивает уровень надежности навигационных данных, достаточный для поддержания предполагаемого применения.</li> </ul> <p>If the aircraft operator uses electronic navigation data in operational control, it shall have processes, approved or accepted by the CAA KR, that ensure such data obtained from providers are, prior to use in operations:</p> <p>(i) Assessed for compliance with the level of data integrity required for the intended application;</p> <p>(ii) Compatible with the equipment in which they will be used and its functional capabilities.</p> <p>Note: The integrity of a navigation database may be ensured by obtaining data from a provider accredited in accordance with approved or accepted data integrity and data quality standards. Such standards include, but are not limited to:</p> <p>RTCA/DO-200A – Standards for Processing Aeronautical Data, issued 28.09.1998;</p> <p>RTCA/DO-201A – Standards for Aeronautical Information, issued 19.04.2000;</p> <p>Advisory Circular (AC) 20-153 – Acceptance of Data Processes and Associated Navigation Databases, issued 20.09.2010.</p> <p>The specifications referenced in (i) and (ii) may be met by the operator in accordance with CAA KR-approved or accepted methods for ensuring data integrity and compatibility, such as:</p>						




		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №		SCAA-OPS-GM-37	
				Раздел		Контрольная карта Check-list	
				Редакция		02	
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Obtaining a letter of recognition from the appropriate aviation authority confirming that the data provider meets a recognized data integrity and compatibility standard that ensures a level of navigation data reliability adequate for the intended application; or</li> <li>Having operator-established data validation processes that allow determination of the compatibility and accuracy of navigation information, ensuring a level of navigation data reliability adequate for the intended application.</li> </ul>						
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> <p>If the aircraft operator outsources operational functions related to operational control of flights to external service providers, it shall include auditing in the monitoring process for such providers in accordance with DSP 1.11.2.</p> <p><i>Note: Monitoring and oversight of external organizations by the operator may include spot checks, product audits, supplier audits, or other similar methods.</i></p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>DSP 1.12 Управление безопасностью полетов</b> <b>DSP 1.12 Safety Management</b>							
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> <p><i>Примечание: Идентификация опасностей является элементом управления рисками в области безопасности полетов в рамках Системы управления безопасностью полетов (SMS).</i></p> <p><i>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> <p>The aircraft operator shall have a hazard identification programme within the organization responsible for operational control of flights, which includes a combination of reactive and proactive hazard identification methods.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 102			


	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02


№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p><i>Note: Hazard identification is an element of safety risk management within the Safety Management System (SMS).</i></p> <p><i>The requirements of this provision may be fulfilled through the organization's overall hazard identification programme, provided it covers the operational control system.</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> <p>The aircraft operator shall have a safety risk assessment and mitigation programme within the organization responsible for operational control of flights, which defines processes ensuring:</p> <p>(i) Analysis of identified hazards to determine associated risks affecting flight safety;</p> <p>(ii) Assessment of safety risks to determine the need for mitigation measures;</p> <p>(iii) Development and implementation of risk mitigation measures in operational control, where required.</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> <p>The aircraft operator shall have a safety reporting system within the organization responsible for operational control of flights, which:</p> <p>(i) Encourages and facilitates reporting by operational control personnel aimed at identifying hazards, detecting safety deficiencies, and raising safety concerns;</p> <p>(ii) Ensures mandatory reporting in accordance with applicable regulatory requirements;</p> <p>(iii) Includes data analysis and corresponding management decisions in operational control to address</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02

№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	identified safety issues.						
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> <p>The aircraft operator shall have a confidential safety reporting system within the organization responsible for operational control of flights that encourages and facilitates the submission of reports on incidents, hazards, and/or issues related to human factors in operational activities.</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"> <li>• Мониторинга уровня безопасности полетов;</li> <li>• Оценки достижения поставленных целей в области безопасности полетов;</li> <li>• Подтверждения эффективности мер по контролю рисков.</li> </ul> <p>The aircraft operator shall have processes within the organization responsible for operational control of flights to establish Safety Performance Indicators (SPIs) and, where necessary, Safety Performance Targets (SPTs) as a means to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitor the level of flight safety;</li> <li>• Assess the achievement of established safety objectives;</li> <li>• Verify the effectiveness of risk control measures.</li> </ul>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>DSP 2. ПОДГОТОВКА И КВАЛИФИКАЦИЯ</b> <b>DSP 2. TRAINING AND QUALIFICATION</b>							
<b>DSP 2.1 Программа подготовки и оценка знаний и навыков</b> <b>DSP 2.1 Training program and assessment of knowledge and skills</b>							
2.1.1	<p>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.</p> <p>Данная программа должна, как минимум, включать:</p> <p>(i) Первичную квалификацию;</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	


<div></div> <div>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</div> <div>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</div>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37				
		Раздел	Контрольная карта Check-list				
		Редакция	02				
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	(ii) Поддержание квалификации.  The aircraft operator shall have a training programme, approved or accepted by the CAA KR, to ensure that operational control personnel meet the competency requirements for performing assigned operational control duties, in accordance with the applicable requirements of this Instruction, prior to their assignment to operational control duties. This programme shall include, at a minimum: (i) Initial qualification; (ii) Recurrent qualification.						
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.  If a Flight Operations Officer (FOO) or Flight Operations Assistant (FOA) is used in the operational control system, the aircraft operator shall ensure that the training programme establishes the minimum number of training hours for such personnel, in accordance with the requirements of the operator and/or the CAA KR.			<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.  The aircraft operator shall have a process ensuring the periodic evaluation of training materials used in training programmes for personnel responsible for operational control, in order to ensure their conformity with the qualification and operational standards of the operator and/or the CAA KR.			<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.  If a FOO or FOA is used in the operational control system, the aircraft operator shall have a process ensuring that persons assigned to conduct competency assessments of such personnel hold current			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 105			

		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37		
				Раздел	Контрольная карта Check-list		
				Редакция	02		
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	qualifications and appropriate training to perform such assessments.						
<b>DSP 2.2 Элементы подготовки</b> <b>DSP 2.2 Elements of Training</b>							
2.2.1	<p>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.</p> <p>If a FOO or FOA is used in the operational control system, the aircraft operator shall ensure that such personnel undergo recurrent training on relevant operational control competencies. Recurrent training shall be conducted at intervals established by the CAA KR.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.2	<p>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.</p> <p>If a FOO is used in the operational control system, the aircraft operator shall ensure that such personnel undergo human factors training at intervals established by the CAA KR.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.3	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Во время первоначальной наземной подготовки;</li> <li>Далее — в рамках периодической подготовки с частотой, установленной ОГА КР.</li> </ul> <p>If the aircraft operator transports dangerous goods as cargo, and if a FOO or FOA is used in the operational control system with duties or responsibilities related to the transport of dangerous goods, the operator shall ensure that such personnel undergo dangerous goods training and assessment:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>During initial ground training;</li> <li>Thereafter as part of recurrent training at intervals established by the CAA KR.</li> </ul>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>DSP 2.3 Производственная квалификация</b> <b>DSP 2.3 Industrial qualifications</b>							
2.3.1	<p>Если в системе оперативного контроля используются полетный диспетчер (FOO), ассистент полетного диспетчера (FOA) или назначенный руководитель, эксплуатант должен иметь программу</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 106			


	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02


№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>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:</p> <p>(i) Оказывать помощь КВС в подготовке полета и предоставлять необходимую информацию;</p> <p>(ii) Передавать план полета в соответствующее подразделения ОВД;</p> <p>(iii) Обеспечивать КВС в полете соответствующей информацией, необходимой для безопасного выполнения полета, с использованием надлежащих средств связи;</p> <p>(iv) Инициировать соответствующие процедуры в случае чрезвычайной ситуации, как указано в Руководстве по производству полетов (РПП).</p> <p>If a FOO, FOA or designated supervisor is used in the operational control system, the aircraft operator shall have a qualification check programme ensuring that such personnel, prior to assignment to operational control duties, demonstrate professional competence in operational control in accordance with this Instruction, and have the capability to:</p> <p>(i) Assist the pilot-in-command (PIC) in flight preparation and provide necessary information;</p> <p>(ii) File the flight plan with the appropriate ATS unit;</p> <p>(iii) Provide the PIC in flight with relevant information necessary for the safe conduct of the flight, using appropriate communication means;</p> <p>(iv) Initiate appropriate procedures in the event of an emergency, as specified in the Operations Manual (OM).</p>						
2.3.1	<p>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.</p> <p>If a FOO is used in the operational control system, the aircraft operator shall ensure that personnel who have not performed FOO duties for 12 consecutive months are not assigned to such duties until they have undergone requalification through a verification of knowledge and/or professional competence.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.3.2	<p>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</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02


№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>оперативный контроль.</p> <p>If a FOO is used in the operational control system, the aircraft operator shall ensure that such personnel are not assigned to FOO duties unless they have completed a familiarization flight on the flight deck of an aircraft during the preceding 12 months on any route segment or in any area for which they will perform operational control.</p>						
<b>DSP 2.4 Специальная квалификация</b> <b>DSP 2.4 Special qualification</b>							
2.4.1	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Повышения координации между FOO и летным экипажем;</li> <li>• Обеспечения общего понимания факторов человеческого фактора, влияющих на совместный оперативный контроль;</li> <li>• Достижения единых учебных целей, определенных соответствующими подразделениями оперативного контроля и управления полетными операциями.</li> </ul> <p>If the aircraft operator employs Flight Operations Officers (FOOs) and its operational control method provides for shared responsibility between the FOO and the PIC, the operator shall ensure that FOOs undergo resource management training covering issues of common interest to FOOs and flight crew members.</p> <p>This training shall be conducted for the purpose of:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enhancing coordination between FOOs and the flight crew;</li> <li>• Ensuring a common understanding of human factors affecting joint operational control;</li> <li>• Achieving unified training objectives defined by the relevant operational control and flight operations management units.</li> </ul>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>DSP 2.5 Подготовка по системе управления безопасностью полетов (SMS)</b> <b>DSP 2.5 Safety Management System (SMS) Training</b>							
2.5.1	<p>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</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37		
				Раздел	Контрольная карта Check-list		
				Редакция	02		
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>уровню участия каждого сотрудника в SMS. <i>Примечание: Требования данного положения применяются к персоналу эксплуатанта, выполняющему функции оперативного контроля.</i></p> <p>The aircraft operator shall have a training programme ensuring that operational control personnel are trained and competent to fulfil their duties within the Safety Management System (SMS). The scope of training shall correspond to the level of involvement of each employee in the SMS. <i>Note: The requirements of this provision apply to operator personnel performing operational control functions.</i></p>						
2.5.2	<p>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.</p> <p>If the aircraft operator outsources operational control functions to external service providers, it shall have a training programme ensuring that personnel of external service providers are trained and competent to fulfil their duties within the operator's Safety Management System (SMS). The scope of training shall correspond to the level of involvement of each employee in the SMS implemented by the operator.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>DSP 3. ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ОПЕРАЦИИ</b> <b>DSP 3. PRODUCTION OPERATIONS</b>							
<b>DSP 3.1 Общее</b> <b>DSP 3.1 General</b>							
3.1.1	<p>Намеренно оставлена пустой</p> <p>Intentionally left empty</p>						
3.1.2	<p>Эксплуатант должен иметь процесс или процедуры, обеспечивающие предоставление КВС всех необходимых документов, информации и данных, необходимых для безопасного выполнения полета.</p> <p>The operator shall have a process or procedures ensuring that the pilot-in-command (PIC) is provided with</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	


	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37				
		Раздел	Контрольная карта Check-list				
		Редакция	02				


№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	all documents, information and data necessary for the safe conduct of the flight.						
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>  The operator shall establish a procedure ensuring the preparation of an Operational Flight Plan (OFP) and an ATS Flight Plan for each planned flight. <i>Note: The requirements of this provision apply to both commercial and non-commercial flights.</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"><li>• Оказывает помощь КВС в подготовке полета;</li><li>• Предоставляет необходимую оперативную информацию;</li><li>• Либо:</li></ul> (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.  Where a flight operations officer (FOO) or flight operations assistant (FOA) is used within the operational control system, the operator shall have instructions and procedures ensuring that such personnel, as necessary: <ul style="list-style-type: none"><li>• assist the PIC in flight preparation;</li><li>• provide the required operational information;</li><li>• and either:</li></ul> (i) prepare the Operational Flight Plan (OFP) and the ATS Flight Plan; or (ii) assist the PIC in the preparation of the OFP and 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: (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			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Ревизия / Revision: 00	Дата / Date: 28.11.2025	Страница / Page: 110
------------------------	-------------------------	----------------------

	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02


№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>оперативного контроля с разделением полномочий, где требуется участие такого управленческого персонала.</p> <p>The operator shall have instructions and procedures ensuring that the original Operational Flight Plan (OFP), or an equivalent document, is accepted and signed, using a handwritten or an approved electronic method, by:</p> <p>(i) the PIC – in all operational control systems;</p> <p>(ii) the FOO – in an operational control system with shared authority;</p> <p>(iii) the designated manager or responsible official – in an operational control system with shared authority where the involvement of such management personnel is required.</p>						
3.1.6	<p>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:</p> <p>(i) Подпись (рукописную или с использованием утвержденного электронного метода) FOO или другого лица, ответственного за оперативный контроль;</p> <p>(ii) Зафиксированное согласие КВС.</p> <p>Where a flight operations officer (FOO) is used in a fully shared operational control system, the operator shall have instructions and procedures ensuring that amendments to the Operational Flight Plan (OFP) during flight are coordinated and confirmed through:</p> <p>(i) a signature (handwritten or via an approved electronic method) of the FOO or another person responsible for operational control; and</p> <p>(ii) the recorded concurrence of the PIC.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.7	<p>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.</p> <p>Where a FOO or FOA is used within the operational control system, the operator shall have a process or procedures ensuring that amendments to the ATS Flight Plan made by the operator are, whenever possible, coordinated with the appropriate ATS unit before being transmitted to the aircraft by the FOO, FOA or other authorized person.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	


		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37		
				Раздел	Контрольная карта Check-list		
				Редакция	02		
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
3.1.8A	<p>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.</p> <p>The operator shall have instructions and procedures ensuring that a flight shall not be commenced unless, by all reasonable means available, it has been determined that the conditions and ground facilities required for the flight are adequate for the intended type of operation.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.2.8B	<p>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.</p> <p><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></p> <p>The operator shall ensure that a flight is not commenced or continued in accordance with the plan unless, by all reasonable means available, it has been determined that the airspace encompassing the planned route from the departure aerodrome to the destination aerodrome, as well as the planned departure, destination and en-route alternate aerodromes, can be safely used for the intended operation.</p> <p><i>Note: If the operator conducts flights over or in the vicinity of conflict zones, a risk assessment shall be carried out and appropriate mitigation measures implemented to ensure the safe conduct of the flight.</i></p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.2.9A	<p>Если эксплуатант имеет разрешение на выполнение определенных участков коммерческого полета по правилам визуального полета (VFR), он должен иметь инструкции и процедуры, которые:</p> <p>(i) Определяют тип плана полета, который должен быть передан в соответствующее подразделение ОВД;</p> <p>(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.</p> <p>Where the operator holds an authorization to conduct specific segments of commercial flights under visual flight rules (VFR), it shall have instructions and procedures that:</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 112			


<div><p>Государственное Агентство Гражданской Авиации Казахстана</p></div> <div>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</div> <div>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</div>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37				
		Раздел	Контрольная карта Check-list				
		Редакция	02				
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	(i) define the type of flight plan to be submitted to the appropriate ATS unit; (ii) require the use of current meteorological reports or their combination with forecasts confirming that meteorological conditions along the VFR portion of the flight will meet VFR requirements at the planned time.						
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 расчетное время использования (ETU) будут соответствовать или превышать установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы для данного аэродрома.  The operator shall have instructions and procedures ensuring that a flight conducted under instrument flight rules (IFR) shall not: (i) depart from the departure aerodrome when meteorological conditions are below the operator’s established take-off minima for that aerodrome; (ii) depart or continue beyond the in-flight re-planning point when, at the destination aerodrome or at each required alternate aerodrome, current meteorological reports or their combination with forecasts do not confirm that meteorological conditions at the estimated time of use (ETU) will meet or exceed the operator’s established minima for that aerodrome.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
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.  The operator shall have instructions and procedures, approved or accepted by the CAA KR, for determining the feasibility of safely conducting an approach and landing at each required alternate aerodrome at the estimated time of use (ETU).			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	


Ревизия / Revision: 00	Дата / Date: 28.11.2025	Страница / Page: 113
------------------------	-------------------------	----------------------





		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №		SCAA-OPS-GM-37	
				Раздел		Контрольная карта Check-list	
				Редакция		02	
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	These instructions and procedures shall specify the appropriate visibility increments (and ceiling increments, where required) to be added to the operator's established aerodrome operating minima.						
<b>DSP 3.3 Летно-технические характеристики воздушного судна и планирование загрузки</b> <b>DSP 3.3 Flight specifications of the aircraft and loading planning</b>							
3.3.1	<p>Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что запланированный полет не превышает:</p> <p>(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;</p> <p>(ii) Конструкционные ограничения воздушного судна по массе на перроне, взлетной и посадочной массе.</p> <p>The operator shall have instructions and procedures ensuring that the planned flight does not exceed:</p> <p>(i) maximum permissible operational limitations for take-off, en-route and landing mass, based on forecast meteorological and other environmental conditions at departure, en-route and upon arrival;</p> <p>(ii) aircraft structural limitations for ramp, take-off and landing mass.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.3.2	<p>Намеренно оставлена пустой</p> <p>Intentionally left empty</p>						
3.3.3	<p>Эксплуатант должен обеспечить, чтобы расчеты взлетной массы и центровки выполнялись квалифицированным персоналом.</p> <p>The operator shall ensure that take-off mass and balance calculations are performed by qualified personnel.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>DSP 3.4 Условия обледенения</b> <b>DSP 3.4 Icing conditions</b>							
3.4.1	<p>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.</p> <p>The aircraft operator shall have instructions and procedures ensuring that a flight into known or expected icing conditions is not commenced unless the aircraft is certificated and equipped for operation in such conditions.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.4.2	Намеренно оставлена пустой			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 114			

		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №		SCAA-OPS-GM-37	
				Раздел		Контрольная карта Check-list	
				Редакция		02	
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	Intentionally left empty						
3.4.3	<p>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:</p> <p>(i) Осмотр воздушного судна на наличие отложений льда;</p> <p>(ii) При необходимости – выполнение соответствующей обработки противообледенительными/антиобледенительными средствами.</p> <p><i>Примечание: Требования данного положения применяются как к коммерческим, так и некоммерческим полетам.</i></p> <p>If the aircraft operator conducts flights from aerodromes where ground icing conditions may occur, the operator shall have instructions and procedures ensuring that a flight planned in known or expected ground icing conditions includes the following steps:</p> <p>(i) Inspection of the aircraft for the presence of ice contamination;</p> <p>(ii) When necessary, application of appropriate de-icing/anti-icing treatment.</p> <p><i>Note: This requirement applies to both commercial and non-commercial operations.</i></p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>DSP 3.5 Отслеживание воздушного судна</b> <b>DSP 3.5 Aircraft Tracking</b>							
3.5.1	<p>Эксплуатант должен иметь возможность отслеживания воздушного судна для мониторинга его местоположения в пределах районов эксплуатации.</p> <p><i>Примечание: Данное положение не устанавливает конкретный интервал отслеживания или метод отчетности.</i></p> <p>The aircraft operator shall have the capability to track the aircraft for the purpose of monitoring its position within the areas of operation.</p> <p><i>Note: This provision does not specify a required tracking interval or reporting method.</i></p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
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>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 115			

<div><p>Государственное Агентство Гражданской Авиации и Аэронавигации</p></div> <div><p>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</p><p>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</p></div>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37				
		Раздел	Контрольная карта Check-list				
		Редакция	02				
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<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> <p>The aircraft operator should track the aircraft's position using automatic reports at intervals not exceeding 15 minutes in those portions of the planned flight operation, under the following conditions:</p> <p>(i) The aircraft's maximum certificated take-off mass exceeds 27 000 kg, and its passenger seating configuration exceeds 19 seats;</p> <p>(ii) The Air Traffic Services Unit (ATSU) receives aircraft position information at intervals greater than 15 minutes.</p> <p><i>Notes:</i> <i>– Variations in automatic reporting intervals are permissible provided related risks are managed through a risk management process.</i> <i>– Compliance with this provision also constitutes compliance with DSP 3.5.3.</i></p>						
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 пассажировместимость — более 19 мест;</p> <p>(ii) Подразделение обслуживания воздушного движения (ATSU) получает информацию о местоположении воздушного судна с интервалом более 15 минут.</p> <p>If the aircraft operator conducts flights in oceanic areas, the operator shall track the aircraft's position using automatic reports at intervals not exceeding 15 minutes in those portions of the flight planned in oceanic airspace, under the following conditions:</p> <p>(i) The aircraft's maximum certificated take-off mass exceeds 45 500 kg, and its passenger seating configuration exceeds 19 seats;</p> <p>(ii) The ATSU receives aircraft position information at intervals greater than 15 minutes.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 116			


		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37		
				Раздел	Контрольная карта Check-list		
				Редакция	02		
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
<b>DSP 3.6 Мониторинг полета и управление в полете</b> <b>DSP 3.6 Flight monitoring and in-flight control</b>							
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> <p>If a Flight Operations Officer (FOO) or Flight Operations Assistant (FOA) is used within a shared operational control system, the aircraft operator shall have procedures and equipment ensuring effective communication between:</p> <p>(i) FOO and the pilot-in-command (PIC);</p> <p>(ii) FOA and the PIC (as applicable);</p> <p>(iii) FOO, the PIC, and the technical/maintenance service.</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> <p>If applicable, the aircraft operator may have an operational control system that includes flight monitoring throughout the entire flight, and ensures timely notification to the aircraft operator by the PIC regarding route progress and/or significant deviations from the Operational Flight Plan (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> <p>If the aircraft operator uses an operational control system that includes automated flight monitoring, the operator shall have an adequate backup method for flight monitoring in case of automated system failure.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.6.4	<p>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.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 117			


		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №		SCAA-OPS-GM-37	
Раздел				Контрольная карта Check-list			
Редакция				02			
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	The aircraft operator shall have instructions and procedures ensuring that a flight is not continued to the destination aerodrome if the latest available information does not confirm that a landing can be made at the destination aerodrome or at least at one alternate aerodrome at the estimated time of use (ETU).						
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"><li>• Выбранные и указанные в OFP запасные аэродромы на маршруте доступны для выполнения захода на посадку и посадки;</li><li>• Прогнозируемые метеословия на этих аэродромах на расчетное время использования (ETU) будут соответствовать или превышать установленные эксплуатационные минимумы, одобренные для выполнения операции.</li></ul> If the aircraft operator selects and designates en-route alternate aerodromes in the Operational Flight Plan (OFP), the operator shall have instructions and procedures ensuring that: <ul style="list-style-type: none"><li>• The en-route alternate aerodromes designated in the OFP are available for approach and landing;</li><li>• The forecast meteorological conditions at these aerodromes at the ETU will meet or exceed the approved operational minima for the intended operation.</li></ul>			<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 подразделениях эксплуатанта.  The aircraft operator shall have procedures ensuring that any deficiency in the functioning of facilities or infrastructure identified during flight operations is immediately reported to the competent authorities, and that information on such deficiencies is promptly disseminated to the aircraft operator’s relevant departments.			<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>  The aircraft operator shall have instructions and procedures ensuring that the aircraft operator is notified upon completion of the flight.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 118			

	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02


№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<i>Note: Notification of a safe landing allows the aircraft operator to remove aircraft 4D/15 tracking data collected in accordance with DSP 3.5.2 and/or DSP 3.5.3.</i>						
<b>DSP 3.7 Реагирование на чрезвычайные ситуации DSP 3.7 Emergency response</b>							
3.7.1	<p>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:</p> <p>(i) Количество, цвет и тип спасательных плотов и пиротехнических средств;</p> <p>(ii) Сведения о наличии аварийных медицинских и водных запасов;</p> <p>(iii) Тип и рабочие частоты аварийного переносного радиосвязного оборудования.</p> <p>If the aircraft operator conducts international flights with aircraft equipped with emergency and survival equipment, the operator shall ensure that information is available for immediate submission to search and rescue coordination centres, including, as applicable:</p> <p>(i) The number, colour, and type of life rafts and pyrotechnic devices;</p> <p>(ii) Information on the availability of emergency medical and water supplies;</p> <p>(iii) The type and operating frequencies of emergency portable radio equipment.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.7.2	<p>Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что полетный диспетчер (FOO), ассистент полетного диспетчера (FOA) или другие назначенные лица:</p> <p>(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;</p> <p>(ii) Предоставляют информацию о местоположении воздушного судна, терпящего бедствие, соответствующим организациям, определенным ОГА КР.</p> <p>The aircraft operator shall have instructions and procedures ensuring that the Flight Operations Officer (FOO), Flight Operations Assistant (FOA), or other designated personnel:</p> <p>(i) Immediately notify the competent authorities of any aircraft accident resulting in fatal or serious injury, or substantial damage to the aircraft or property;</p> <p>(ii) Provide information on the location of an aircraft in distress to the appropriate organizations designated by the CAA of the Kyrgyz Republic.</p>			<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			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	




		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №		SCAA-OPS-GM-37	
				Раздел		Контрольная карта Check-list	
				Редакция		02	
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>диспетчер (FOO), ассистент полетного диспетчера (FOA) и/или другие назначенные сотрудники оперативного контроля:</p> <p>(i) Имеют доступ к той же информации о перевозимых на борту воздушного судна опасных грузах, которая предоставляется КВС;</p> <p>(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.</p> <p>If the aircraft operator transports dangerous goods as cargo, the operator shall ensure that the FOO, FOA, and/or other designated operational control personnel:</p> <p>(i) Have access to the same information on dangerous goods carried on board the aircraft as that provided to the PIC;</p> <p>(ii) Are designated as responsible for immediately providing detailed information on the dangerous goods carried to emergency response services reacting to an aircraft accident or serious incident involving the aircraft operator's aircraft.</p>						
<b>DSP 4 Требования и спецификации оперативного контроля</b>							
<b>DSP 4 Operational Control Requirements and Specifications</b>							
<b>DSP 4.1 Запасные и изолированные аэродромы</b>							
<b>DSP 4.1 Alternate and isolated airfields</b>							
4.1.1	<p>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:</p> <p>(i) Метеорологические условия в аэропорту вылета ниже установленных эксплуатационных минимумов для посадки; и/или</p> <p>(ii) Имеются другие эксплуатационные условия, определенные авиационными властями или эксплуатантом, которые исключают возможность возврата на аэродром вылета.</p> <p>The aircraft operator shall have a system, process, and/or procedures for the selection of a take-off alternate aerodrome, ensuring that an appropriate take-off alternate is selected and specified in the Operational Flight Plan (OFP) in the following cases:</p> <p>(i) The meteorological conditions at the departure aerodrome are below the established operational landing minima; and/or</p> <p>(ii) Other operational conditions, as determined by the aviation authorities or the aircraft operator, preclude the possibility of returning to the departure aerodrome.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	


	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02

№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
4.1.2	<p>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):</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(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.</p> <p>The aircraft operator shall have a system, process, and/or procedures for the selection of a take-off alternate aerodrome, ensuring that the take-off alternate selected in accordance with DSP 4.1.1 is located within an established flight time from the departure aerodrome, as specified below (as applicable to the aircraft operator):</p> <p>(i) For two-engine aircraft — not more than one hour of flight time from the departure aerodrome, calculated at the one-engine-inoperative cruise speed determined in the Aircraft Flight Manual (AFM), under ISA conditions, no-wind, and based on actual take-off mass;</p> <p>(ii) For aircraft with three or more engines — not more than two hours of flight time from the departure aerodrome, calculated at the all-engines-operating cruise speed determined in the AFM, under ISA conditions, no-wind, and based on actual take-off mass;</p> <p>(iii) For aircraft conducting ETOPS/EDTO operations, if an alternate aerodrome meeting the requirements of (i) or (ii) is not available, the first suitable alternate within the maximum approved ETOPS/EDTO diversion time for the aircraft operator, based on actual take-off mass, shall be selected.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.1.3	<p>Намеренно оставлена пустой</p> <p>Intentionally left empty</p>						


<div></div> <div>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</div> <div>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</div>		Документ №		SCAA-OPS-GM-37			
		Раздел		Контрольная карта Check-list			
		Редакция		02			
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
4.1.4	<p>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:</p> <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 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> <p>The aircraft operator shall have a system, process, and/or procedures for the selection of destination alternate aerodromes, taking into account meteorological conditions and current operational information, ensuring that at least one destination alternate aerodrome is specified in the Operational Flight Plan (OFP) and in the ATS Flight Plan, except in one or more of the following cases:</p> <p>(i) When, based on flight duration (from the departure aerodrome or from the re-planning point in flight to the destination aerodrome), there is reasonable certainty that at the estimated time of use (ETU) of the</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 122			

	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37
			Раздел	Контрольная карта Check-list
			Редакция	02


№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	destination aerodrome: (a) An approach and landing can be conducted in visual meteorological conditions (VMC), as defined by the CAA of the Kyrgyz Republic; and (b) Separate runways are available at the aerodrome, with at least one runway having an operational instrument approach procedure. (ii) When, based on flight duration (from the departure aerodrome or from a re-planning point in flight to the destination aerodrome), there is reasonable certainty that at the ETU the destination aerodrome will have visibility of not less than 3 miles (5 km) and a ceiling not lower than one or more of the following: (a) The VMC ceiling, as defined by the CAA of the Kyrgyz Republic; or (b) 1 500 ft above the circling minimum descent altitude (MDA) under TERPS criteria, if such an approach is required and authorized at the aerodrome; or (c) 2 000 ft or 500 ft above the circling height (PANS-OPS), whichever is greater; or 2 000 ft or 1 500 ft above the lowest applicable HAT/HAA (height above threshold/height above aerodrome) for the instrument approach, whichever is greater.						
4.1.5	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: (i) Когда метеорологические условия на аэродроме назначения в расчетное время использования (ETU) будут ниже установленных эксплуатантом эксплуатационных минимумов аэродрома. (ii) Когда метеорологическая информация по аэродрому назначения недоступна. (iii) Если эксплуатант выполняет полетные операции на аэродромах с "предельными" 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. (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.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	


	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02


№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>The aircraft operator shall have a system, process, and/or procedures for the selection of a second destination alternate aerodrome, taking into account meteorological conditions and current operational information, ensuring that a second destination alternate is specified in the OFP and the ATS Flight Plan in one or more of the following cases:</p> <p>(i) When meteorological conditions at the destination aerodrome at the ETU will be below the aircraft operator's established aerodrome operating minima;</p> <p>(ii) When meteorological information for the destination aerodrome is not available;</p> <p>(iii) When the aircraft operator conducts operations to aerodromes with "marginal" meteorological conditions, as defined in the Operations Manual, and, for such operations, meteorological conditions at the ETU at both the destination aerodrome and the first destination alternate are marginal;</p> <p>(iv) When the aircraft operator conducts extended overwater flights, as defined in the Operations Manual, and meteorological conditions at the destination aerodrome at the ETU will be below the operator's established operating minima for such operations, unless there is reasonable certainty that conditions at the first destination alternate at the ETU will meet or exceed the applicable operational minima.</p>						
4.1.6	<p>Намеренно оставлена пустой</p> <p>Intentionally left empty</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.1.7	<p>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:</p> <p>(i) Определяется точка безопасного возврата (PSR – Point of Safe Return);</p> <p>(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).</p> <p>If the aircraft operator conducts operations to isolated aerodromes where a destination alternate cannot be selected in accordance with DSP 4.1.4 or 4.1.5, the operator shall have a process ensuring that for each flight to an isolated destination aerodrome:</p> <p>(i) A Point of Safe Return (PSR) is determined;</p> <p>(ii) The flight is not continued beyond the PSR unless the current assessment of meteorological conditions, air traffic, and other operational factors confirms the ability to land safely at the ETU.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>DSP 4.2 Минимальные эшелоны полета и летные характеристики по маршруту полета</b> <b>DSP 4.2 Minimum flight levels and flight characteristics along the flight route</b>							


<div></div> <div>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</div> <div>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</div>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37				
		Раздел	Контрольная карта Check-list				
		Редакция	02				
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
4.2.1	Эксплуатант должен иметь инструкции и процедуры, обеспечивающие, что запланированные минимальные эшелоны полета не ниже установленных соответствующими авиационными властями.  The aircraft operator shall have instructions and procedures ensuring that planned minimum flight levels/altitudes are not lower than those established by the relevant aviation authorities.			<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.  The aircraft operator shall have instructions and procedures ensuring that the Operational Flight Plan (OFP) is constructed so that, in the event of a failure of the most critical engine on a two-engine aircraft at any point along the planned route, the aircraft can proceed to an aerodrome and land safely without descending below the minimum allowable flight levels/altitudes along any segment of the route.			<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: (a) Специальные меры для полетов с увеличенной дальностью над удаленными районами,			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 125			




		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37		
				Раздел	Контрольная карта Check-list		
				Редакция	02		
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>направленные на предотвращение необходимости отклонения от маршрута и защиту процедуры отклонения, если его избежать невозможно;</p> <p>(b) Использование воздушных судов, разработанных и сертифицированных для предполагаемой эксплуатации, и их техническое обслуживание, обеспечивающее первоначальную надежность;</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(f) Требование к эксплуатанту доказать авиационным властям, что увеличение времени отклонения от маршрута не снижает уровень надежности и сохраняет приемлемый уровень риска выполнения полета.</p> <p>If the aircraft operator employs aircraft with three or more engines, the operator shall have instructions and procedures for diversion planning and preparation of the Operational Flight Plan (OFP), ensuring that an aircraft with three or more engines can:</p> <p>(i) In the event of a second engine failure in flight, continue from the point of simultaneous failure of two engines to an en-route alternate aerodrome that meets the landing distance requirements for alternate aerodromes and at which a safe landing can be accomplished; or</p> <p>(ii) In the event of a single engine failure in flight, when the flight is conducted in areas with limited diversion options, be planned with an alternate aerodrome located at a greater distance than specified in sub-paragraph (i), in order to ensure the capability to divert in the event of unforeseen circumstances that may constrain the intended operation.</p> <p>Such diversion planning shall be conducted in accordance with a programme approved or accepted by the CAA of the Kyrgyz Republic, requiring the aircraft operator to actively manage the risk of subsequent</p>						
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 126			


		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37		
				Раздел	Контрольная карта Check-list		
				Редакция	02		
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>engine failures or other in-flight limiting factors, and shall provide for:</p> <p>(a) Special measures for extended-range flights over remote areas intended to prevent the need for diversion and to protect the diversion procedure when avoidance is not possible;</p> <p>(b) The use of aircraft designed and certificated for the intended operation, and maintenance ensuring initial reliability;</p> <p>(c) Requirements for the aircraft operator to establish and maintain a reporting, tracking, and corrective-action system, including a mechanism for timely reporting, monitoring, and resolution of specific issues identified by the operator or the CAA that may affect flight safety;</p> <p>(d) A requirement to maintain an established level of engine reliability, measured by the In-Flight Shutdown Rate (IFSD), determined by the operator or the aviation authorities, at which the risk of independent engine failures leading to loss of thrust on two engines simultaneously ceases to be the limiting factor for the operation and other limiting factors apply;</p> <p>(e) Determination of the maximum diversion distance, if diversion becomes necessary for any reason, including failure of aircraft systems or circumstances not related to aircraft reliability, such as passenger medical emergencies;</p> <p>(f) A requirement for the aircraft operator to demonstrate to the aviation authorities that increasing diversion time does not degrade the level of reliability and maintains an acceptable level of operational risk.</p>						
<b>DSP 4.3 Планирование топлива</b> <b>DSP 4.3 Fuel Planning</b>							
4.3.1	<p>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.</p> <p>The aircraft operator shall have a system, process, and/or procedures ensuring that the aircraft carries sufficient usable fuel to safely complete each planned flight, including allowances for potential deviations from the planned operation.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.3.2	<p>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:</p> <p>(i) Актуальные данные о расходе топлива для конкретного воздушного судна, полученные</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 127			

		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37		
				Раздел	Контрольная карта Check-list		
				Редакция	02		
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>из программы мониторинга расхода топлива, если таковая имеется, или, если такие данные недоступны, данные, предоставленные производителем воздушного судна;</p> <p>(ii) Ожидаемая взлетная масса воздушного судна;</p> <p>(iii) Извещения NOTAM;</p> <p>(iv) Актуальные метеорологические сводки или их комбинация с прогнозами;</p> <p>(v) Применимые процедуры обслуживания воздушного движения (ATS), установленные ограничения и ожидаемые задержки;</p> <p>(vi) Влияние отложенных заявок на техническое обслуживание и/или отклонений в конфигурации воздушного судна;</p> <p>(vii) Любые другие условия, которые могут привести к увеличению расхода топлива.</p> <p>The aircraft operator shall have a system, process, and/or procedures ensuring that the quantity of usable fuel carried on board in accordance with DSP 4.3.1 is, at a minimum, calculated based on the following data and operational conditions for each planned flight:</p> <p>(i) Current fuel consumption data for the specific aircraft obtained through a fuel-monitoring programme, if such a programme exists, or, if not available, data provided by the aircraft manufacturer;</p> <p>(ii) Expected take-off mass of the aircraft;</p> <p>(iii) Applicable NOTAMs;</p> <p>(iv) Current meteorological reports or a combination of reports and forecasts;</p> <p>(v) Applicable ATS procedures, established restrictions, and anticipated delays;</p> <p>(vi) The impact of deferred maintenance items and/or variations in aircraft configuration;</p> <p>(vii) Any other conditions that may result in increased fuel consumption.</p>						
4.3.3-4.3.4	<p>Намеренно оставлена пустой</p> <p>Intentionally left empty</p>						
4.3.5	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Местных условий в аэропорту вылета;</li> <li>Расхода топлива вспомогательной силовой установки (APU).</li> </ul> <p>The aircraft operator shall have a process and/or procedures ensuring that taxi fuel required under the operator's fuel policy is calculated as the amount of fuel expected to be consumed prior to take-off,</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	


		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37			
			Раздел	Контрольная карта Check-list			
			Редакция	02			
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	taking into account: • Local conditions at the departure aerodrome; • Fuel consumption of the auxiliary power unit (APU).						
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.  The aircraft operator shall have a process and/or procedures ensuring that trip fuel, required under the operator’s fuel policy, is calculated as the amount of fuel necessary to conduct the flight from take-off or the in-flight re-planning point to landing at the destination aerodrome, taking into account the operational conditions specified in 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. (iv) Для уменьшения количества резервного топлива (если одобрено или принято ОГА КР): не менее 3% от запланированного маршрутного топлива или, в случае повторного			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 129			


	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02

№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>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>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> <p>The aircraft operator shall have a process and/or procedures ensuring that contingency fuel, required under the operator's fuel policy, is calculated as the amount of fuel necessary to compensate for unforeseen factors affecting fuel consumption to the destination aerodrome.</p> <p>The contingency fuel shall not be less than one or more of the following values (as approved or accepted by the CAA of the Kyrgyz Republic, depending on the operator's type of operations):</p> <p>(i) 5% of the planned trip fuel or of the amount of fuel required from the in-flight re-planning point, calculated using the fuel consumption values used for planning the trip fuel, but not less than the amount necessary for 5 minutes of flight at holding speed at 450 m (1 500 ft) over the destination aerodrome under standard conditions.</p> <p>(ii) For domestic flights (if approved or accepted by the CAA): an amount sufficient for 45 minutes of flight at cruise fuel consumption, including 30 minutes of final reserve fuel.</p> <p>(iii) For international flights (if approved or accepted by the CAA): an amount equal to 10% of the total flight time from the departure aerodrome or from the in-flight re-planning point to the aerodrome to which the aircraft was dispatched or re-dispatched.</p> <p>(iv) For reduced contingency fuel (if approved or accepted by the CAA): not less than 3% of the planned trip fuel or, in the case of in-flight re-planning, 3% of the remaining trip fuel, provided that an en-route alternate aerodrome meeting CAA requirements is available.</p> <p>(v) Based on actual fuel consumption data (if approved or accepted by the CAA): an amount sufficient for 20 minutes of flight calculated using the planned fuel consumption for the flight, provided the</p>						


<div><p>Государственное Агентство Гражданской Авиации</p></div> <div>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</div> <div>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</div>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37				
		Раздел	Контрольная карта Check-list				
		Редакция	02				
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	operator has implemented an aircraft-specific fuel monitoring programme and uses reliable data generated under this programme. Based on a statistical method (if approved or accepted by the CAA): an amount calculated using statistical coverage of deviations between planned and actual trip fuel. This method is applied to fuel monitoring for each city-pair/aircraft type, and the resulting data are used for statistical analysis and determination of contingency fuel for the respective city-pair/aircraft type.						
4.3.8	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: (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.  The aircraft operator shall have a process and/or procedures ensuring that, for flights requiring one destination alternate aerodrome, the alternate fuel calculated under the operator’s fuel policy is not less than the amount necessary to complete the following segments: (i) Conduct a missed approach at the destination aerodrome; (ii) Climb to the expected cruise level; (iii) Fly the expected routing to the destination alternate aerodrome; (iv) Descend to the point where the expected approach begins; (v) Conduct the approach and landing at the destination alternate aerodrome.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.3.9	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.  The aircraft operator shall have a process and/or procedures ensuring that, for flights requiring a second destination alternate, the alternate fuel calculated under the fuel policy is not less than the amount determined in accordance with DSP 4.3.8, ensuring the capability to fly to the alternate aerodrome			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	




 <div>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</div> <div>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</div>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37				
		Раздел	Контрольная карта Check-list				
		Редакция	02				
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	requiring the greatest fuel quantity.						
4.3.10	Если эксплуатант выполняет полеты, не требующие наличия запасного аэродрома назначения, он должен иметь процесс и/или процедуры, обеспечивающие, что на такие полеты заправляется дополнительное количество топлива, достаточное для компенсации увеличенного расхода топлива из-за непредвиденных эксплуатационных обстоятельств в ходе полета к аэродрому назначения.  If the aircraft operator conducts flights not requiring a destination alternate aerodrome, the operator shall have a process and/or procedures ensuring that additional fuel is uploaded to compensate for increased fuel consumption due to unforeseen operational circumstances en route to the destination aerodrome.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
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  If the aircraft operator conducts flights to isolated aerodromes, the operator shall have a process and/or procedures ensuring that the isolated aerodrome fuel, calculated under the fuel policy, is not less than the amount required to fly for two (2) hours at normal cruise fuel consumption above the isolated destination aerodrome, including the final reserve fuel calculated in accordance with 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.  The aircraft operator shall have a process and/or procedures ensuring that the final reserve fuel, calculated under the operator’s fuel policy, is not less than the amount of fuel required for 30 minutes of flight at a speed and altitude established by the aircraft operator and approved or accepted by the CAA of the Kyrgyz Republic.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.3.13	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						

	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02


№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>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> <p>The aircraft operator shall have a process and/or procedures ensuring that additional fuel, calculated in accordance with the fuel policy, is the amount of fuel that must be carried when the combined quantity of trip fuel, contingency fuel, alternate fuel, and final reserve fuel is insufficient to satisfy at least one of the following conditions (as applicable to the operator):</p> <p>(i) Compliance of an aircraft conducting ETOPS/EDTO operations with the critical fuel scenario established by the CAA.</p> <p>(ii) Compliance of an aircraft, as defined by the CAA, conducting operations at distances greater than 90 minutes from an alternate aerodrome, ensuring the capability to:</p> <p>(a) Descend to the required altitude and proceed to the alternate aerodrome in the event of an engine failure or depressurisation—whichever requires the greater fuel amount—assuming the failure occurs at the most critical point of the route;</p> <p>(b) Fly for 15 minutes at holding speed at 450 m (1 500 ft) over the alternate aerodrome under standard conditions;</p> <p>(c) Perform an approach and landing at the alternate aerodrome.</p> <p>(iii) Meet any additional operational requirements established by the CAA or by the aircraft operator that are not covered under sub-paragraphs (i) and (ii).</p>						
4.3.14	Эксплуатант должен иметь процесс и/или процедуры, обеспечивающие возможность заправки			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	


	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02

№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>дополнительного топлива по усмотрению (discretionary fuel) в соответствии с топливной политикой. 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> <p>The aircraft operator shall have a process and/or procedures ensuring the possibility of uploading discretionary fuel in accordance with the operator's fuel policy. Discretionary fuel is additional fuel carried at the discretion of the pilot-in-command, or jointly by the pilot-in-command and the Flight Operations Officer (FOO) in a shared operational control system.</p>						
4.3.16	<p>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:</p> <p>(i) Приблизительное значение окончательного резерва топлива, применимое к каждому типу и модификации воздушных судов в парке эксплуатанта.</p> <p>(ii) Значение окончательного резерва топлива для каждого рейса, указанное в Оперативном плане полета (OFP).</p> <p>(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).</p> <p>If the aircraft operator employs Flight Operations Officers (FOO), the operator may have instructions intended to enhance awareness of fuel reserve status. Such instructions shall include one or more of the following elements:</p> <p>(i) An approximate value of the final reserve fuel applicable to each aircraft type and variant in the operator's fleet;</p> <p>(ii) The final reserve fuel value for each flight, as specified in the Operational Flight Plan (OFP);</p> <p>(iii) Display of the planned or actual final reserve fuel value for each flight in the Flight Planning System or Flight Monitoring System.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>DSP 4.4 Кислород</b> <b>DSP 4.4 Oxygen</b>							
4.4.1	<p>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</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	


	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02

№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>экипажа и пассажиров.</p> <p>If a Flight Operations Officer (FOO) is used in a fully shared operational control system, the aircraft operator shall have instructions and procedures ensuring that a flight is not commenced unless sufficient oxygen is available on board to supply both crew and passengers.</p>						
<b>DSP 4.5 Полеты на удалении более 60 минут от запасного аэродрома на маршруте и ETOPS/EDTO</b> <b>DSP 4.5 Flights at a distance of more than 60 minutes from the alternate airfield on the route and ETOPS/EDTO</b>							
4.5.1	<p>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.</p> <p>If the aircraft operator conducts flight operations at a distance greater than 60 minutes from a point on the route to an en-route alternate aerodrome, including ETOPS/EDTO operations, the operator shall have a system, process, and/or procedures ensuring that such operations are planned and conducted in compliance with applicable operational requirements and regulatory provisions.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.5.2	<p>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):</p> <p>(i) Для всех воздушных судов:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Определены запасные аэродромы на маршруте;</li> <li>• Летный экипаж имеет доступ к самой актуальной информации о таких аэродромах, включая их текущее состояние и метеорологические условия.</li> </ul> <p>(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.</p> <p>If the aircraft operator conducts flight operations at a distance greater than 60 minutes from a point on the route to an en-route alternate aerodrome, including ETOPS/EDTO, the operator shall have instructions and procedures ensuring (as applicable to the operator):</p> <p>(i) For all aircraft:</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

<div></div> <div>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</div> <div>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</div>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37				
		Раздел	Контрольная карта Check-list				
		Редакция	02				
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<ul style="list-style-type: none"><li>En-route alternate aerodromes are determined;</li><li>The flight crew has access to the most current information regarding such aerodromes, including their operational status and meteorological conditions.</li></ul> (ii) For two-engine aircraft operating under ETOPS/EDTO: Current information available to the flight crew confirms that meteorological conditions at the designated en-route alternates at the estimated time of use (ETU) will meet or exceed the operational minima established by the aircraft operator for such operations.						
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: (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.  If the aircraft operator uses two-engine aircraft for ETOPS/EDTO operations, the operator shall have instructions and procedures for the selection of en-route alternate aerodromes for such operations and shall ensure that en-route alternates are specified in: (i) The Operational Flight Plan (OFP) or another equivalent operational document available to the pilot-in-command in flight; (ii) The ATS Flight Plan, if required by the aviation authorities or by the ATS system in use.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
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			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ревизия / Revision: 00		Дата / Date: 28.11.2025		Страница / Page: 136			

		<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>		Документ №	SCAA-OPS-GM-37		
				Раздел	Контрольная карта Check-list		
				Редакция	02		
№	Аспекты, подлежащие проверке Aspects to be verified	Требования Requirements	Ссылка на документ эксплуатанта Link to the operator's document	Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	Не применимо Not applicable	Примечание Remarks
	<p>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.</p> <p>If the aircraft operator conducts ETOPS/EDTO operations, the operator shall have instructions and procedures ensuring that, for aircraft engaged in such operations:</p> <p>(i) The flight does not proceed beyond the established threshold time unless en-route alternates have been re-evaluated for availability, and the latest available information confirms that meteorological conditions at the ETU will meet or exceed the operator's established operational minima.</p> <p>(ii) If conditions arise that preclude a safe approach and landing at a designated en-route alternate at the ETU, an alternative course of action is determined.</p> <p>(iii) The most limiting operating time of critical EDTO systems (excluding the most limiting cargo fire suppression system), if such a limitation exists and is specified in the Aircraft Flight Manual (AFM) directly or by reference, is not exceeded during the specific operation.</p>						
4.5.5	<p>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.</p> <p>If the aircraft operator conducts flight operations at a distance greater than 60 minutes from a point on the route to an en-route alternate aerodrome, including EDTO operations, using aircraft with a defined maximum operating time for the cargo compartment fire suppression system, the operator shall have a system, process, and/or procedures ensuring that the diversion time to an aerodrome suitable for a safe landing does not exceed the operating time of the cargo fire suppression system, reduced by the operational safety margin established by the aviation authorities.</p>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



	<b>ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ЭВТ) И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПОЛЕТНЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ</b>  <b>INSTRUCTIONS FOR ORGANIZING THE OPERATIONAL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF AN AIRCRAFT OPERATOR AND THE WORK OF FLIGHT DISPATCHERS</b>	Документ №	SCAA-OPS-GM-37
		Раздел	Контрольная карта Check-list
		Редакция	02

<b>Примечания</b> <b>Notes</b>	
-----------------------------------	--

Соответствует Compliant	Не соответствует Non-compliant	ФИО и подписи инспекторов The name and signature of the inspectors	Ознакомлен: Подпись и ФИО руководителя отдела Органа ГА <b>Reviewed by:</b> Signature and name of the Head of the Department of CAA
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		