



**БУЙРУК  
ПРИКАЗ**

*2025 ч. 28-ноябрь № 03-525*

Бишкек ш.  
г. Бишкек

**Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарынын ишмердүүлүгүн сертификациялоо жана көзөмөл жүргүзүү тартиби караштуу Нускаманын административдик-уюштуруучулук башкаруу системасына жана эксплуатанттардын операциялык ишмердүүлүгүнө тиешелүү бөлүгүндө бекитүү жана күчүнө киргизүү жөнүндө**

Кыргыз Республикасынын Европалык биримдиктин учуу коопсуздугу боюнча Тизмесинен чыгуу чараларын ишке ашыруу, улуттук көзөмөл системасын Европа Бирлигинин авиация коопсуздугу агенттигинин (EASA) нормативдик документтерине ылайык келтирүү, ошондой эле эксплуатанттардын административдик-уюштуруучулук башкаруу эффективдүүлүгүн жогорулатуу максатында, **буйрук кылам:**

1. Төмөнкүлөр бекитилсин жана күчүнө кирсин:  
– «Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарынын ишмердүүлүгүн сертификациялоо жана көзөмөл жүргүзүү тартиби боюнча Нускама, административдик-уюштуруучулук башкаруу системасына жана эксплуатанттардын операциялык ишмердүүлүгүнө тиешелүү бөлүгүндө», тиркемеге ылайык.
2. 1-пунктта көрсөтүлгөн Нускама, бул буйрукка кол коюлган учурдан тартып күчүнө кирет.
3. Түзүмдүк бөлүмдөрдүн жетекчилери ушул Нускаманы аткарууга кабыл алышсын.
4. Мамлекеттик агенттиктин иш кагаздарын жүргүзүүчү М.Т. Тыналиева ушул буйрукту жана жаңы нускаманы тийиштүү бөлүмдөргө жеткирсин.
5. Документке SCAA-OPS-GM-32 номери берилсин
6. Бул буйруктун аткарылышын көзөмөлдөө директордун орун басарына К.Т. Төлөгөновго жүктөлсүн.

---

**Об утверждении и введении в действие Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных**

**судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов**

В целях реализации мероприятий Кыргызской Республики по выходу из Списка по безопасности полётов Европейского союза, обеспечения соответствия национальной системы надзора требованиям нормативных документов Европейского агентства по безопасности полётов (EASA), а также для повышения эффективности административно-организационного управления эксплуатантов, **приказываю:**

1. Утвердить и ввести в действие:

– Инструкцию по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов, согласно приложению.

2. Инструкция, указанная в пункте 1 вступает в силу с момента подписания настоящего приказа.

3. Руководителям структурных подразделений принять к исполнению данную инструкцию.

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

5. Присвоить документу номер SCAA-OPS-GM-32.

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

Директор



Д. К. Бостонов

 <p>ГАГА Государственное агентство гражданской авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</p> <p>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

«APPROVED»

By the order of the  
State Civil Aviation Agency under the  
Cabinet of Ministers  
of the Kyrgyz Republic  
from « 17 » ноябрь 2025 year.  
№ 03-525



«УТВЕРЖДЕНО»

Приказом Государственного агентства  
гражданской авиации при  
Кабинете Министров  
Кыргызской Республики  
от « 17 » ноябрь 2025 года.  
№ 03-525



**Инструкция по процедурам сертификации и надзора за  
деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики  
в части, касающейся административно-организационной системы  
управления и операционной деятельности эксплуатантов**

**Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators  
of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management  
System and the Operational Activities of Operators**

Бишкек

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

## Введение

### Introduction

Настоящая Инструкция устанавливает требования к системе управления, организации деятельности и обеспечению безопасности полётов эксплуатантов гражданской авиации Кыргызской Республики. Документ определяет структуру, ответственность, процессы, ресурсы и механизмы управления, необходимые для обеспечения надлежащего уровня безопасности, соответствия нормативным требованиям и эффективности производственной деятельности эксплуатанта.

Инструкция разработана на основе международных стандартов и рекомендуемой практики ИКАО, положений Приложений 1, 6, 8, 13 и 19, требований EASA (Part ORO/Part CAMO/SPA), а также действующих авиационных правил Кыргызской Республики.

Настоящий документ является руководящим и предназначен для применения всеми эксплуатантами, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки, специальные авиационные работы или эксплуатацию воздушных судов в соответствии с сертификатом эксплуатанта.

Основными задачами Инструкции являются:

- установление единых требований к организации системы управления эксплуатанта;
- обеспечение чёткого распределения ответственности и полномочий между персоналом;
- определение механизмов оперативного контроля, планирования, выполнения и сопровождения полётов;
- формирование требований к подготовке, квалификации и компетентности персонала;
- установление требований к документации, процедурам, инфраструктуре и ресурсам;

This Instruction establishes the requirements for the management system, organizational structure, and operational arrangements of civil aviation operators of the Kyrgyz Republic. It defines the responsibilities, processes, resources, and control mechanisms necessary to ensure an adequate level of safety, regulatory compliance, and the effective conduct of the operator's activities.

This Instruction is developed on the basis of the Standards and Recommended Practices (SARPs) of the International Civil Aviation Organization (ICAO), including the provisions of Annexes 1, 6, 8, 13, and 19, the requirements of EASA (Part ORO / Part CAMO / SPA), as well as the applicable aviation regulations of the Kyrgyz Republic.

This document is a guiding regulatory instrument and shall be applied by all operators engaged in commercial air transport, aerial work, or aircraft operations conducted under an air operator certificate.

The main objectives of this Instruction are to:

- establish uniform requirements for the organization of the operator's management system;
- ensure clear distribution of responsibilities and authorities among personnel;
- define mechanisms for operational control, flight planning, execution and support of flight operations;
- establish requirements for the training, qualification, and competence of personnel;
- define requirements for documentation, procedures, infrastructure, and resources;

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

• обеспечение соответствия деятельности эксплуатанта национальным и международным нормативам в области безопасности полётов.

Настоящая Инструкция является внутренним нормативным документом и подлежит обязательному применению руководством эксплуатанта, персоналом подразделений лётной эксплуатации, оперативного контроля, инженерно-технического обеспечения, по обеспечению безопасности полётов, контроля соответствия и иных структур, вовлечённых в процессы управления полётами и эксплуатацией воздушных судов.

Документ служит основой для построения, поддержания и совершенствования системы управления эксплуатанта, обеспечивает единый подход к реализации политики безопасности полётов и направлен на повышение уровня культуры безопасности и надёжности выполнения полётов.

• ensure that the operator's activities comply with national and international safety regulations and standards.

This Instruction constitutes an internal regulatory document and is mandatory for use by the operator's management, personnel of flight operations departments, operational control, engineering and maintenance, safety management, compliance monitoring, and other units involved in flight operations and aircraft management.

The document serves as the foundation for establishing, maintaining, and continuously improving the operator's management system, providing a unified approach to the implementation of the safety policy, and contributing to the enhancement of safety culture and the reliability of flight operations.

*\*Примечание: Английский перевод данного документа носит информационный характер и не является официальным переводом.*

*\*Note: The English version of this document is for informational purposes only and is not an official translation.*

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

## 0.2 Ведомость по документу

### 0.2 Document Control Sheet

<p>Название документа Document Title</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</p> <p>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</p>	
<p>Разработано Developed by</p>	<p>Управление летной эксплуатации Flight operations department</p>	
<p>Разработчик Developer</p>	<p>Алимов Нурбек Кабылжанович Alimov Nurbek Kabylyzhanovich</p>	
<p>Введено в действие Enforced by</p>	<input checked="" type="checkbox"/> впервые Initial Issue	<input type="checkbox"/> ревизия Revision
<p>Распорядительный документ Directive Document</p>	<p>Приказ Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «Об утверждении и введении в действие Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов»</p> <p>№ _____ от _____ 2025 г за</p> <p>Order of the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic "On Approval and Enactment of the Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators"</p> <p>No. _____ Dated: _____ 2025</p>	
<p>Дата введения в действие Date of Entry into Force</p>	<p>« _____ » _____ 2025 год. « _____ » _____ 2025 year.</p>	
<p>Место хранения контрольного экземпляра</p>		

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b>  <b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

Location of Control Copy			
Периодичность пересмотра Review Frequency			
Ведомость по копии документа Document Copy Register			
Статус экземпляра Copy Status	Контрольный Controlled	<input type="checkbox"/>	Рабочий Working <input type="checkbox"/>
Порядковый номер Serial Number			
Держатель экземпляра Copy Holder			
Ответственный за ведение экземпляра Person Responsible for Maintaining the Copy			

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</p> <p>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

## 0.2 Содержание

### 0.2 Table of Contents

Введение.....	2
Introduction.....	2
0.2 Ведомость по документу.....	4
0.2 Document Control Sheet.....	4
0.2 Содержание.....	6
0.2 Table of Contents.....	6
0.3 Перечень владельцев документа.....	9
0.3 List of Document Holders.....	9
0.4 Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений.....	9
0.4 Responsible Unit for Amendments and Additions.....	9
0.5 Актуальность страниц.....	9
0.5 Currency of Pages.....	9
0.6 Изменения и дополнения.....	10
0.6 Amendments and Additions.....	10
0.7 Область действия.....	10
0.7 Scope.....	10
0.8 Связанные документы.....	12
0.8 Related Documents.....	12
0.9 Нормативные ссылки.....	13
0.9 Normative References.....	13
0.10 Термины и определения.....	14
0.10 Abbreviation and Definitions.....	14
0.11 Сокращение.....	18
0.11 Abbreviations.....	18
0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий.....	19
0.12 List of Current Pages and Revision Record.....	19
0.13. Лист регистрации проверок, изменений и дополнений.....	26
0.13. Record Sheet of Reviews, Changes, and Amendments.....	26
Глава 1. Общие положения.....	27
Chapter 1. General Provisions.....	27
Глава 2. Требования к системе управления эксплуатанта.....	28
Chapter 2. Operator's Management System Requirements.....	28
Глава 3. Требования к инфраструктуре и обеспечению условий для выполнения операций.....	33
Chapter 3. Requirements for Infrastructure and Provision of Conditions for the Conduct of Operations33	
Глава 4. Требования к объектам грузового обслуживания для выполнения операций.....	37
Chapter 4. Requirements for Cargo Handling Facilities for the Performance of Operations.....	37
Глава 5. Система операционного контроля полётов.....	39
Chapter 5. Operational Control System.....	39
Глава 6. Процедуры операционной деятельности.....	41
Chapter 6. Operational Procedures.....	41
Глава 7. Подготовка сотрудников отдела полётных операций / диспетчеров.....	44

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

<b>Chapter 7. Training of Flight Operations Officer / Flight Dispatchers.....</b>	<b>44</b>
<b>Глава 8. Применение FOO/FD в рамках полётного слежения / мониторинга полётов.....</b>	<b>46</b>
<b>Chapter 8. Use of FOO/FD in the Context of Flight Watch / Flight Monitoring.....</b>	<b>46</b>
<b>Глава 9. Расчёт взлётно-посадочной и эксплуатационной производительности.....</b>	<b>48</b>
<b>Chapter 9. Take-off, Landing and Operational Performance Calculation.....</b>	<b>48</b>
<b>Глава 10. Ведение документации.....</b>	<b>50</b>
<b>Chapter 10. Record-Keeping.....</b>	<b>50</b>
<b>Глава 11. Требования к оформлению и использованию Оперативного плана полёта.....</b>	<b>53</b>
<b>Chapter 11. Requirements for the Preparation and Use of the Operational Flight Plan (OFP).....</b>	<b>53</b>
<b>Глава 12. Планирование топлива и перерасчёт топлива в полёте.....</b>	<b>55</b>
<b>Chapter 12. Fuel Planning and In-Flight Replanning.....</b>	<b>55</b>
<b>Глава 13. Управление топливом в полёте.....</b>	<b>58</b>
<b>Chapter 13. In-Flight Fuel Management.....</b>	<b>58</b>
<b>Глава 14. Масса членов экипажа, пассажиров и багажа.....</b>	<b>60</b>
<b>Chapter 14. Crew, Passenger and Baggage Masses.....</b>	<b>60</b>
<b>Глава 15. Стандартные массы для других грузовых позиций.....</b>	<b>62</b>
<b>Chapter 15. Standard Masses for Other Load Items.....</b>	<b>62</b>
<b>Глава 16. Масса топлива.....</b>	<b>63</b>
<b>Chapter 16. Mass of Fuel Load.....</b>	<b>63</b>
<b>Глава 17. Массы воздушного судна.....</b>	<b>65</b>
<b>Chapter 17. Aircraft Masses.....</b>	<b>65</b>
<b>Глава 18. Расчёт взлётно-посадочных характеристик.....</b>	<b>67</b>
<b>Chapter 18. Performance Calculation.....</b>	<b>67</b>
<b>Глава 19. Кислородное оборудование.....</b>	<b>70</b>
<b>Chapter 19. Oxygen Requirements.....</b>	<b>70</b>
<b>Глава 20. Контроль высоты и регистрация данных при полётах в воздушном пространстве RVSM</b>	<b>72</b>
<b>Chapter 20. RVSM Altitude Control and Data Recording Requirements.....</b>	<b>72</b>
<b>Глава 21. ETOPS — Управление актуальной метеоинформацией на маршруте и на запасных аэродромах ETOPS.....</b>	<b>74</b>
<b>Chapter 21. ETOPS — Management of Current Meteorological Information for the Route and ETOPS Alternate Aerodromes.....</b>	<b>74</b>
<b>Глава 22. Документация по массе и центровке.....</b>	<b>77</b>
<b>Chapter 22. Weight &amp; Balance Documentation.....</b>	<b>77</b>
<b>Глава 23. План полёта для органов ОВД.....</b>	<b>79</b>
<b>Chapter 23. ATS Flight Plan.....</b>	<b>79</b>
<b>Глава 24. Управление MEL и внесение изменений.....</b>	<b>81</b>
<b>Chapter 24. MEL Management and Amendments.....</b>	<b>81</b>
<b>Глава 25. Администрирование EFB.....</b>	<b>83</b>
<b>Chapter 25. EFB Administration (Electronic Flight Bag).....</b>	<b>83</b>
<b>Глава 26. Система отслеживания воздушных судов.....</b>	<b>85</b>
<b>Chapter 26. Aircraft Tracking System.....</b>	<b>85</b>
<b>Глава 27. Требования к оборудованию воздушных судов средствами определения точки окончания полёта.....</b>	<b>88</b>

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

<b>Chapter 27. Requirements for Airborne Equipment Providing a Robust and Automatic Determination of the End-of-Flight Location.....</b>	<b>88</b>
Глава 28. Процедуры экипажа по использованию бортовой системы.....	93
Chapter 28. Flight Crew Procedures for the Use of the Airborne System.....	93
<b>Глава 29. Процедуры оператора по определению состояния аварийности воздушного судна и уведомлению органов ОВД.....</b>	<b>95</b>
Chapter 29. Operator Procedures for Assessing Aircraft Distress and ATS Notification.....	95
Глава 30. Ограничение последствий ложных срабатываний бортовой системы.....	98
Chapter 30. Limiting the Effects of False Alerts.....	98
Глава 31. Операционные проверки записей бортовых самописцев.....	100
Chapter 31. Operational Checks of Flight Recorder Recordings.....	100
Приложение 1.....	103
Appendix 1.....	103

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b>  <b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

### 0.3 Перечень владельцев документа

### 0.3 List of Document Holders

Регистрационный номер экземпляра Copy Registration Number	Статус Status	Формат Format	Владелец экземпляра Owner of the Copy	Дата получения Date of Receipt	Подпись Signature
1	Контрольный Master Copy	Бумажный/ Электронный Hard copy / Electronic	Управление летной эксплуатации Flight Operations Management		
2	Контрольный Master Copy	Бумажный/ Электронный Hard copy / Electronic	Канцелярия Chancellery		

### 0.4 Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений

### 0.4 Responsible Unit for Amendments and Additions

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

**Контактная информация:**

Телефон/факс: 0312 25-15-59

Электронная почта:

nurbekalimov.caa@gmail.com

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

**Contact Information:**

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

Email: nurbekalimov.caa@gmail.com

### 0.5 Актуальность страниц

### 0.5 Currency of Pages

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

подлежат

использованию и должны быть незамедлительно изъяты из документа.

All active pages of the document must 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.

	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

## 0.6 Изменения и дополнения

### 0.6 Amendments and Additions

Изменения и дополнения в настоящую Инструкцию вносятся в случае:

– Внесения изменений в нормативные документы ОГА;

– Совершенствования производственных процессов;

– Результатов проведенных инспекций и аудитов;

– Расследования авиационных происшествий и инцидентов;

– Научных исследований и рекомендованной практики в области безопасности полетов, авиационной безопасности и качества.

Правом внесения поправок, изменений и дополнений в Инструкцию обладает отдела Управление летной эксплуатации. Начальник Управления летной эксплуатации определяет ответственного инспектора с учетом его компетенции и опыта в соответствующей области, который отвечает за внесение изменений и дополнений в настоящую Инструкцию. Для этого необходимо предварительное письменное представление замечаний, предложений и пожеланий от заинтересованных сторон. Все поступившие поправки будут

тщательно

проанализированы, и при необходимости зарегистрированы с внесением записи в «Лист регистрации поправок, изменений и дополнений документа».

## 0.7 Область действия

### 0.7 Scope

Данная Инструкция распространяется на всех эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики, выполняющие коммерческие и некоммерческие полеты, независимо от формы собственности и организационно-правовой формы. Включает все аспекты летно-методической работы,

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;

-Improvement of production processes;

-Results of inspections and audits conducted;

-Investigation of aviation accidents and incidents;

-Scientific research and recommended practices in the areas of flight safety, aviation security, and quality.

The authority to make amendments, changes, and additions to the Instruction rests with the Flight Operations Department. The Head of the Flight Operations Department appoints the responsible inspector, taking into account their competence and experience in the relevant area, who will be responsible for making amendments and additions to this Instruction. This requires a prior written submission of comments, suggestions, and recommendations from the interested parties. All proposed amendments will be thoroughly analyzed and, if necessary, registered with an entry in the

**"Document Amendment, Change, and Addition Registration Sheet."**

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b>  <b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

относящиеся к обеспечению безопасности полетов, эффективной эксплуатации воздушных судов и подготовке летного и каabinного экипажей.

Инструкция охватывает следующие ключевые области:

**1. Организация летных операций:**

- Планирование и координация полетов, разработка маршрутов, графиков и процедур, соблюдение требований к воздушному движению и обеспечения безопасности.

- Процедуры подготовки воздушных судов, контроль за состоянием и оборудованием воздушных судов.

- Оценка и минимизация рисков, связанных с выполнением летных операций, с учетом метеорологических условий и других факторов.

**2. Подготовка и квалификация летного состава:**

- Требования к подготовке, аттестации и сертификации пилотов, командиров воздушных судов и других членов экипажей.

- Обучение и повышение квалификации авиационного персонала, в том числе по новым методам и технологиям, включая тренировки на тренажерах и по выполнению нештатных ситуаций.

**3. Обеспечение безопасности полетов:**

- Разработка, внедрение и соблюдение стандартов и процедур безопасности на всех этапах полета, включая подготовку экипажа, управление воздушным судном и контроль за соблюдением воздушных правил.

- Процесс расследования и анализа авиационных происшествий и инцидентов, внедрение необходимых мер по их предотвращению в будущем.

**1. Использование методических материалов и инструкций:**

- Разработка и применение летных методик, инструкций и стандартов, а также обновление этих документов в соответствии с изменениями в национальном и

The Instruction covers the following key areas:

**1. Organization of Flight Operations:**

- Flight planning and coordination, route development, scheduling and procedures, compliance with air traffic requirements and safety standards.

- Aircraft preparation procedures, monitoring the condition and equipment of aircraft.

- Risk assessment and minimization related to flight operations, taking into account meteorological conditions and other factors.

**2. Training and Qualification of Flight Personnel:**

- Requirements for training, certification, and qualification of pilots, aircraft commanders, and other crew members.

- Training and professional development of aviation personnel, including new methods and technologies, such as simulator training and handling non-standard situations.

**3. Flight Safety Assurance:**

- Development, implementation, and compliance with safety standards and procedures at all stages of flight, including crew preparation, aircraft operation, and enforcement of air traffic rules.

- The process of investigating and analyzing aviation accidents and incidents, implementing necessary measures to prevent their recurrence.

**1. Use of Methodical Materials and Instructions:**

- Development and application of flight methodologies, instructions, and standards, as well as updating these documents in accordance with changes in national and international

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b>  <b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

международном законодательстве и требованиями авиационных властей.

- Включение инновационных и научных подходов в обучение и проведение летных операций, использование современных систем навигации и управления воздушным движением.

2. Взаимодействие с органами авиационного надзора:

- Соблюдение требований и рекомендаций государственных органов, регулирующих деятельность в сфере гражданской авиации, включая авиационные инспекции и службы контроля.

- Регулярные проверки летно-методической работы эксплуатантов воздушного транспорта со стороны соответствующих органов авиационного надзора, а также участие в международных аудиторских проверках.

3. Учет и анализ авиационных рисков:

- Оценка и управление рисками, связанными с летными операциями, включая выявление и устранение возможных угроз безопасности, улучшение методов прогнозирования рисков и реакции на нештатные ситуации.

- Применение системы мониторинга и анализа данных для повышения качества летных операций и предотвращения аварийных ситуаций.

Инструкция обязательна для исполнения всеми эксплуатантами воздушного транспорта Кыргызской Республики, а также их сотрудниками, которые участвуют в организации и выполнении.

## 0.8 Связанные документы

### 0.8 Related Documents

Номер Number	Наименование Title
-----------------	-----------------------

legislation and the requirements of aviation authorities.

- Incorporating innovative and scientific approaches into training and flight operations, utilizing modern navigation systems and air traffic management technologies.

2. Interaction with Aviation Oversight Authorities:

- Compliance with the requirements and recommendations of state bodies regulating civil aviation activities, including aviation inspections and control services.

- Regular audits of flight-methodical work by the relevant aviation oversight authorities and participation in international audits.

3. Accounting and Analysis of Aviation Risks:

- Risk assessment and management related to flight operations, including identifying and eliminating potential safety threats, improving risk forecasting methods, and responding to non- standard situations.

- Implementation of monitoring and data analysis systems to enhance the quality of flight operations and prevent emergency situations.

This Instruction is mandatory for all air operators in the Kyrgyz Republic and their employees involved in the organization and execution of flight operations, crew training, and other related processes.

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b>  <b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

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-03	Руководство по процедурам постоянного надзора Manual to ongoing supervision procedures

## 0.9 Нормативные ссылки

### 0.9 Normative References

Настоящий Стандарт разработан с учетом требований и рекомендаций следующих документов, стандартов и рекомендуемых практик:

#### Воздушное законодательство Кыргызской Республики:

- Воздушный Кодекс Кыргызской Республики;
- Трудовой Кодекс Кыргызской Республики (4 августа 2004 года №106);
- Авиационные правила Кыргызской Республики 6 часть 1 (Приказ МТид от 10 сентября 2018 года №6);
- Авиационные правила Кыргызской Республики 13 (Приказ МТид от 03 ноября 2020 года №2).

#### Инструктивный материал:

- Doc 8335 ИКАО, «Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора» (издание шестое, 2022);
- Doc 9859 «Руководство по управлению безопасностью полетов» (издание четвертое, 2018);
- Doc 10002 Руководство по обучению членов кабинного экипажа с учетом аспектов обеспечения безопасности (издание второе, 2020)
- Типовые программы профессиональной подготовки авиационного

This Standard has been developed in accordance with the requirements and recommendations of the following documents, standards, and recommended practices:

#### Aviation Legislation of the Kyrgyz Republic:

- Air Code of the Kyrgyz Republic;
- Labor Code of the Kyrgyz Republic (August 4, 2004, No. 106);
- Aviation Rules of the Kyrgyz Republic, Part 6, Section 1 (Order of the Ministry of Transport and Communications No. 6, dated September 10, 2018);
- Aviation Rules of the Kyrgyz Republic, Part 13 (Order of the Ministry of Transport and Communications No. 2, dated November 3, 2020).

#### Instructional Material:

- Doc 8335 ICAO, "Manual on Procedures for Operational Inspection, Certification, and Continuous Surveillance" (Sixth Edition, 2022);
- Doc 9859, "Safety Management Manual" (Fourth Edition, 2018);
- Doc 10002, "Cabin Crew Training Manual with Safety Aspects" (Second Edition, 2020);
- Standard Training Programs for Aviation Personnel Involved in Flight Safety in the Kyrgyz Republic.

	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов КР.

Инструкция о порядке согласований ревизий документации производителя ВС

Instruction on the Procedure for Approving Aircraft Manufacturer's Documentation Revisions.

## 0.10 Термины и определения

### 0.10 Abbreviation and Definitions

Для целей настоящей Инструкции ниже приведены основные термины и определения, применяемые в области организации деятельности эксплуатанта, управления безопасностью, контроля соответствия, операционного контроля, подготовки персонала и обеспечения выполнения полётов.

**Эксплуатант** - Юридическое лицо, владеющее сертификатом эксплуатанта (АОС) и осуществляющее коммерческие воздушные перевозки или специальные авиационные работы, несёт полную ответственность за организацию, управление, контроль, безопасность и соответствие своей деятельности установленным требованиям SCAA, ICAO и EASA.

#### **Система управления эксплуатанта**

Совокупность организационной структуры, политик, процессов, процедур и ресурсов, направленных на обеспечение безопасного, надёжного и соответствующего требованиям выполнения полётов и производственных процессов.

#### **Система управления безопасностью**

Структурированная и интегрированная система управления, направленная на поддержание и повышение уровня безопасности полётов, включающая идентификацию опасностей, управление рисками, мониторинг эффективности мер и обеспечение непрерывного улучшения.

#### **Система мониторинга соответствия**

Функциональная система, обеспечивающая постоянный контроль за соблюдением эксплуатантом всех применимых требований законодательства, нормативных актов,

For the purposes of this Instruction, the following terms and definitions are used in the field of operator management, safety management, compliance monitoring, operational control, personnel training, and flight operations.

**Operator** - A legal entity holding an Air Operator Certificate (AOC) and conducting commercial air transport or specialised aviation operations. The operator bears full responsibility for organisation, management, control, safety, and compliance of its activities with SCAA, ICAO and EASA requirements.

#### **Operator Management System**

A set of organisational structures, policies, processes, procedures and resources aimed at ensuring safe, reliable and compliant flight operations and related operational activities.

#### **Safety Management System (SMS)**

A structured and integrated management system for maintaining and improving the safety level through hazard identification, risk management, safety assurance and continuous improvement.

#### **Compliance Monitoring System**

A functional system ensuring continuous verification of the operator's compliance with applicable legislation, regulatory requirements,

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b>  <b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

процедур и внутренних стандартов, включая проведение аудитов, инспекций и анализ несоответствий.

#### Ответственное должностное лицо

Лицо, назначенное эксплуатантом и одобренное SCAA, которому поручены определённые функциональные области и обеспечение соответствия деятельности установленным требованиям.

#### Операционный контроль

Процесс управления выполнением полётов, включающий принятие решений о начале, продолжении, изменении и прекращении полёта, мониторинг хода полёта, взаимодействие с экипажем и службами ОВД, полностью находящийся в ответственности эксплуатанта.

#### Flight Watch / Flight Monitoring

Функции контроля полёта, выполняемые FOO/FD, включающие:

- слежение за ходом полёта;
- анализ отклонений от плановых параметров;
- контроль топлива;
- мониторинг MET/NOTAM;
- взаимодействие с экипажем.

**Полетный диспетчер** - Подготовленное должностное лицо, выполняющее функции операционного контроля, планирования, мониторинга полётов, взаимодействия с экипажами и службами, в соответствии с OM-D и требованиями гражданской авиации.

#### Оперативный план полёта

Документ, содержащий данные по маршруту, топливу, характеристикам ВС, погоде, NOTAM, альтернативным аэродромам и принятые решения, утверждаемый командиром воздушного судна и применяемый при выполнении полёта.

#### Mass & Balance / Weight & Balance (W&B)

Комплекс расчётов и процедур по определению массы и центровки воздушного судна перед полётом, включая Loadsheets, LMC и контроль соответствия эксплуатационным ограничениям.

procedures and internal standards, including audits, inspections and non-conformity analysis.

#### Nominated Person / Post Holder

A person appointed by the operator and accepted by the SCAA, responsible for defined functional areas (Flight Operations, Crew Training, Ground Operations, Continuing Airworthiness) and for ensuring compliance of activities within their area.

#### Operational Control

A process for managing the conduct of flights, including decisions on the initiation, continuation, diversion or termination of a flight, as well as monitoring progress of the flight and communication with crew and ATS units, fully under the operator's responsibility.

#### Flight Watch / Flight Monitoring

Operational functions performed by FOO/FD involving:

- monitoring the progress of the flight,
- analysing deviations from planned parameters,
- fuel monitoring,
- MET/NOTAM review,
- communication with flight crew.

#### FOO/FD (Flight Operations Officer / Flight Dispatcher)

- A trained and qualified person performing operational control functions, flight planning, flight monitoring, interaction with flight crew and ATS units, in accordance with OM-D and applicable aviation regulations.

#### Operational Flight Plan (OFP)

A document containing route data, fuel calculations, aircraft performance information, meteorological data, NOTAMs, alternate aerodromes, and operational decisions. It must be approved by the pilot-in-command.

#### Mass & Balance / Weight & Balance (W&B)

The set of calculations and procedures related to aircraft mass, centre of gravity, loading distribution and compliance with operational limitations prior to each flight.

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданского Воздушного Транспорта Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

### **MEL (Minimum Equipment List)**

Минимальный перечень оборудования, допускающий выполнение полёта с определёнными отказами, разработанный эксплуатантом на основе MMEL и утверждённый авиационным органом.

### **EFB (Electronic Flight Bag)**

Электронная система (Type A/B), используемая экипажем и персоналом оператора для выполнения калькуляций, отображения документов, карт, руководств и иной информации, под управлением EFB-администратора.

### **ETOPS (Extended Range Operations)**

Специальные правила выполнения полётов с увеличенным удалением от запасных аэродромов, требующие особых процедур планирования топлива, мониторинга полёта и контроля метеоусловий.

### **RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum)**

Воздушное пространство с уменьшённым вертикальным эшелонированием, где требуется выполнение специальных процедур проверки высотомеров и соблюдение требований по точности высоты.

### **NAT HLA / MNPS**

Воздушное пространство Северной Атлантики повышенной точности навигации, требующее специальных процедур планирования и выполнения полётов, навигационных средств и контроля позиции.

### **Контролируемое событие /**

**Несоответствие** Любое отклонение от установленных требований нормативных документов, OM, процедур или стандартов эксплуатанта, требующее расследования и корректирующих действий.

### **Корректирующие действия**

Меры, предпринимаемые для устранения выявленного несоответствия и предотвращения его повторения.

### **Брифинг-пакет**

Комплект предполётной документации, включающий OFP, MET, NOTAM, карты,

### **Minimum Equipment List (MEL)**

A list of aircraft equipment which may be inoperative and still allow dispatching the aircraft under specific conditions, developed by the operator based on the MMEL and approved by the aviation authority.

### **Electronic Flight Bag (EFB)**

An electronic system (Type A/B) used by flight crew and operational personnel to access documentation, charts, manuals, performance calculations and other operational data, managed by an EFB Administrator.

### **ETOPS (Extended Range Operations)**

Special operational rules governing flights conducted beyond a specified distance from suitable aerodromes, requiring specific procedures for fuel planning, route monitoring and meteorological oversight.

### **RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum)**

Airspace with reduced vertical separation requiring special procedures, altimetry accuracy, and mandatory cross-checks of altitude instruments.

### **NAT HLA / MNPS**

North Atlantic High-Level Airspace / Minimum Navigation Performance Specifications—airspace requiring enhanced navigation accuracy and specific flight planning and operational procedures.

### **Non-Conformity**

Any deviation from regulatory requirements, OM procedures or operator standards requiring investigation and corrective action.

### **Corrective Actions**

Measures taken to eliminate a detected non-conformity and prevent its recurrence.

### **Briefing Package**

A set of pre-flight documents including: OFP, MET, NOTAM, charts, W&B, MEL/CDL

	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

W&B, ограничения MEL/CDL и иную оперативную информацию.

### **Схема планирования топлива**

Утверждённая оператором процедура расчёта trip, contingency, alternate, final reserve fuel и правил перерасчёта топлива в полёте.

### **LMC (Last Minute Change)**

Изменение данных загрузки или центровки в последнюю минуту, требующее пересчёта W&B и отражения в документации.

### **Система отслеживания ВС**

Система, обеспечивающая получение позиционных отчётов ВС и выявление аномалий в поведении, с периодичностью не более 15 минут.

### **End-of-Flight Location System**

Бортовая система, обеспечивающая автоматическое определение точки окончания полёта после аварии, для облегчения поиска и расследования.

### **FDR / CVR / Recorder Checks**

Комплекс периодических проверок бортовых самописцев:

- FDR (ежегодно),
- CVR и др. (каждые 2 года),
- Data Link (каждые 4 года),
- калибровка FDR (раз в 5 лет).

### **ERP (Emergency Response Plan) — План аварийного реагирования**

Документ оператора, определяющий порядок действий при аварийных ситуациях, включая взаимодействие подразделений, ATS, ANSP и служб спасения.

**Диспетчерский центр оператора** - Центр, обеспечивающий 24/7 управление полётами, мониторинг, взаимодействие с экипажами, обработку срочных сообщений и принятие решений в особых обстоятельствах.

limitations, special load information and other operational data.

### **Fuel Scheme**

An approved operator policy defining procedures for calculating trip, contingency, alternate, final reserve fuel, and for in-flight fuel re-planning.

### **Last Minute Change (LMC)**

A last-minute modification to aircraft loading or balance that requires recalculation and updating of W&B and operational documentation.

### **Aircraft Tracking System**

A system ensuring continuous aircraft position tracking within the operator's area of operations, including automatic detection of abnormal behaviour and reporting at intervals not exceeding 15 minutes.

### **End-of-Flight Location System**

An onboard system capable of automatically determining and transmitting the final point of flight termination following a severe accident.

### **Flight Recording System Checks**

Periodic verification of onboard recorders, including:

- FDR (annually),
- CVR and other recorders (every 2 years),
- Data Link recordings (every 4 years),
- FDR parameter calibration (every 5 years).

### **Emergency Response Plan (ERP)**

The operator's documented plan describing actions in emergency situations, including coordination between departments, ATS units, ANSP, airport services and rescue authorities.

**Operational Control Centre (OCC)** - An operator's centre responsible for 24/7 operational control, flight monitoring, communication with crew, incident response and decision-making in special circumstances.

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b>  <b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

## 0.11 Сокращение

## 0.11 Abbreviations

Термин Term	Определение Definition
АБ AS	Авиационная безопасность Aviation Security
АПКР AR KR	Авиационные правила Кыргызской Республики Aviation Rules of the Kyrgyz Republic
БП FS	Безопасность полетов Flight Safety
ВМУ VMC	Визуальные метеорологические условия Visual Meteorological Conditions
ВЛН SSN	Весенне-летняя навигация Spring-Summer Navigation
ВПП RWY	Взлетно-посадочная полоса Runway
ВС AS	Воздушное судно Aircraft
ГАГА при КМ КР SCAA KR	Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики State Civil Aviation Agency of the Kyrgyz Republic
ИКАО ICAO	Международная организация гражданской авиации International Civil Aviation Organization
КВС PIC	Командир воздушного судна Pilot-in-Command
КЛС CFP	Командно-летный состав Command Flight Personnel
КИП CTF	Контрольно-испытательный полет Check/Test Flight
КР KR	Кыргызская Республика Kyrgyz Republic
МВЛ IAR	Международные воздушные линии International Air Routes
ОГА CAA	Орган гражданской авиации Civil Aviation Authority
ОЗН AWN	Осенне-зимняя навигация Autumn-Winter Navigation
ОГ DG	Опасные грузы Dangerous Goods
РПП OM	Руководство по производству полетов Operations Manual
СУБП SMS	Система управления безопасностью полетов Safety Management System

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданского Воздушного Транспорта Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

<b>РТО АММ</b>	Руководство по техническому обслуживанию воздушного судна Aircraft Maintenance Manual
<b>РЛЭ АФМ</b>	Руководство по лётной эксплуатации Airplane Flight Manual
<b>ПДОК CDL</b>	Перечень допустимых отклонений конфигурации Configuration Deviation List
<b>ЭЛП ЕФВ</b>	Электронный лётный планшет Electronic Flight Bag
<b>РЭЛЭ FCOM</b>	Руководство по эксплуатации для летного экипажа Flight Crew Operating Manual
<b>СПД LEP</b>	Список действующих страниц List of Effective Pages
<b>ДПТО MPD</b>	Документ по планированию технического обслуживания Maintenance Planning Document
<b>КТТО MRB</b>	Комитет по пересмотру технического обслуживания Maintenance Review Board
<b>ОМЭО MMEL</b>	Основной перечень минимально необходимого оборудования Master Minimum Equipment List
<b>КСБ QRH</b>	Краткий справочник Quick Reference Handbook
<b>РМК SRM</b>	Руководство по ремонту конструкции Structural Repair Manual
<b>ВИ TR</b>	Временные изменения Temporary Revisions
<b>РСЭ WDM</b>	Руководство по электросхемам Wiring Diagram Manual
<b>РМЦ WBM</b>	Руководство по массе и центровке Weight and Balance Manual
<b>ПДОН MEL</b>	Перечень допустимых отказов и неисправностей Minimum Equipment List
<b>РЛЭ FOM</b>	Руководство по лётной эксплуатации Flight Operations Manual
<b>ЦЗВС W/B</b>	Центровка и загрузка воздушного судна Weight and Balance
<b>РТО MPM</b>	Руководство по техническому обслуживанию Maintenance Planning Manual

## 0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий

### 0.12 List of Current Pages and Revision Record

Номер Раздела Section Number	Номер страницы Page Number	Номер ревизии Revision Number	Действует с: Effective from:
Глава 0	1	00	

<p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

Chapter 0			
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	
Глава 0 Chapter 0	22	00	
Глава 0 Chapter 0	23	00	
Глава 0 Chapter 0	24	00	

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b>  <b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

Глава 0 Chapter 0	25	00	
Глава 0 Chapter 0	26	00	
Глава 1 Chapter 1	27	00	
Глава 2 Chapter 2	28	00	
Глава 2 Chapter 2	29	00	
Глава 2 Chapter 2	30	00	
Глава 2 Chapter 2	31	00	
Глава 2 Chapter 2	32	00	
Глава 3 Chapter 3	33	00	
Глава 3 Chapter 3	34	00	
Глава 3 Chapter 3	35	00	
Глава 3 Chapter 3	36	00	
Глава 4 Chapter 4	37	00	
Глава 4 Chapter 4	38	00	
Глава 5 Chapter 5	39	00	
Глава 5 Chapter 5	40	00	
Глава 6 Chapter 6	41	00	
Глава 6 Chapter 6	42	00	
Глава 6 Chapter 6	43	00	
Глава 7 Chapter 7	44	00	
Глава 7 Chapter 7	45	00	
Глава 8 Chapter 8	46	00	
Глава 8 Chapter 8	47	00	
Глава 9 Chapter 9	48	00	

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

Глава 9 Chapter 9	49	00	
Глава 10 Chapter 10	50	00	
Глава 10 Chapter 10	51	00	
Глава 10 Chapter 10	52	00	
Глава 11 Chapter 11	53	00	
Глава 11 Chapter 11	54	00	
Глава 12 Chapter 12	55	00	
Глава 12 Chapter 12	56	00	
Глава 12 Chapter 12	57	00	
Глава 13 Chapter 13	58	00	
Глава 13 Chapter 13	59	00	
Глава 14 Chapter 14	60	00	
Глава 14 Chapter 14	61	00	
Глава 15 Chapter 15	62	00	
Глава 16 Chapter 16	63	00	
Глава 16 Chapter 16	64	00	
Глава 17 Chapter 17	65	00	
Глава 17 Chapter 17	66	00	
Глава 18 Chapter 18	67	00	
Глава 18 Chapter 18	68	00	
Глава 18 Chapter 18	69	00	
Глава 19 Chapter 19	70	00	
Глава 19 Chapter 19	71	00	
Глава 20	72	00	

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b>  <b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

Chapter 20			
Глава 20 Chapter 20	73	00	
Глава 21 Chapter 21	74	00	
Глава 21 Chapter 21	75	00	
Глава 21 Chapter 21	76	00	
Глава 22 Chapter 22	77	00	
Глава 22 Chapter 22	78	00	
Глава 23 Chapter 23	79	00	
Глава 23 Chapter 23	80	00	
Глава 24 Chapter 24	81	00	
Глава 24 Chapter 24	82	00	
Глава 25 Chapter 25	83	00	
Глава 25 Chapter 25	84	00	
Глава 26 Chapter 26	85	00	
Глава 26 Chapter 26	86	00	
Глава 26 Chapter 26	87	00	
Глава 27 Chapter 27	88	00	
Глава 27 Chapter 27	89	00	
Глава 27 Chapter 27	90	00	
Глава 27 Chapter 27	91	00	
Глава 27 Chapter 27	92	00	
Глава 28 Chapter 28	93	00	
Глава 28 Chapter 28	94	00	
Глава 29 Chapter 29	95	00	
Глава 29	96	00	

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b>  <b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

Chapter 29			
Глава 29 Chapter 29	97	00	
Глава 30 Chapter 30	98	00	
Глава 30 Chapter 30	99	00	
Глава 31 Chapter 31	100	00	
Глава 31 Chapter 31	101	00	
Глава 31 Chapter 31	102	00	
Приложение 1 Appendix 1	103	00	
Приложение 1 Appendix 1	104	00	
Приложение 1 Appendix 1	105	00	
Приложение 1 Appendix 1	106	00	
Приложение 1 Appendix 1	107	00	
Приложение 1 Appendix 1	108	00	
Приложение 1 Appendix 1	109	00	
Приложение 1 Appendix 1	110	00	
Приложение 1 Appendix 1	111	00	
Приложение 1 Appendix 1	112	00	
Приложение 1 Appendix 1	113	00	
Приложение 1 Appendix 1	114	00	
Приложение 1 Appendix 1	115	00	
Приложение 1 Appendix 1	116	00	
Приложение 1 Appendix 1	117	00	
Приложение 1 Appendix 1	118	00	
Приложение 1 Appendix 1	119	00	

<p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	00

Приложение 1 Appendix 1	120	00	
Приложение 1 Appendix 1	121	00	
Приложение 1 Appendix 1	122	00	
Приложение 1 Appendix 1	123	00	



	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	00

## **Глава 1. Общие положения**

### **Chapter 1. General Provisions**

1.1. Настоящая Инструкция устанавливает обязательные требования к организации системы управления, распределению полномочий, обеспечению безопасности полётов и внутреннего контроля эксплуатантом, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки или авиационные работы.

1.2. Инструкция предназначена для применения эксплуатантами, авиационными учебными центрами, авиационными организациями, а также должностными лицами, участвующими в инспекционной деятельности и аудите.

1.3. Целью настоящей Инструкции является установление единого подхода к управлению деятельностью эксплуатанта и обеспечению постоянного соответствия требованиям авиационных правил Кыргызской Республики, стандартам ИКАО и внутренним программам безопасности.

1.1. This Instruction establishes mandatory requirements for the organization of the management system, the allocation of responsibilities, the assurance of flight safety, and the internal oversight exercised by an operator engaged in commercial air transport or aerial work.

1.2. This Instruction is intended for use by operators, aviation training centers, aviation organizations, as well as by personnel involved in inspection activities and auditing.

1.3. The purpose of this Instruction is to establish a uniform approach to the management of the operator's activities and to ensure continuous compliance with the aviation regulations of the Kyrgyz Republic, ICAO Standards, and the operator's internal safety programs.

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	00

## Глава 2. Требования к системе управления эксплуатанта Chapter 2. Operator's Management System Requirements

### 2.1. Организация системы управления

2.1.1. Эксплуатант обязан создать функционирующую систему управления, обеспечивающую преемственность процессов, устойчивость работы компании и эффективный контроль за эксплуатационной деятельностью.

2.1.2. Система управления должна включать:

- структурированное распределение обязанностей;
- механизмы контроля и мониторинга;
- процедуры обеспечения безопасности;
- процедуры документирования и внутреннего учёта.

### 2.2. Ответственный руководитель

2.2.1. Эксплуатант обязан назначить Ответственного руководителя, который несёт общую ответственность за деятельность компании, включая полномочия и ресурсы для:

- a) финансирования;
- b) реализации политик;
- c) внедрения процедур;
- d) обеспечения соответствия
- e) нормативным требованиям.

2.2.2. Ответственный руководитель должен иметь полномочия для принятия решений, необходимых для поддержания безопасной и стабильной операционной деятельности.

### 2.3. Распределение ответственности в системе управления

2.3.1. Эксплуатант обязан определить и документально установить ответственность всех должностных лиц в системе управления.

2.3.2. Ответственность должна быть доведена до каждого сотрудника посредством внутренних документов (приказы, положения, должностные инструкции).

### 2.4. Политика ненаказуемого отчёта

2.4.1. Эксплуатант обязан внедрить официальную политику ненаказуемого отчёта.

### 2.1. Management System Organization

2.1.1. The operator shall establish a functioning management system that ensures the continuity of processes, the stability of company operations, and effective oversight of operational activities.

2.1.2. The management system shall include:

- a structured allocation of duties;
- control and monitoring mechanisms;
- safety assurance procedures;
- documentation and internal record-keeping procedures.

### 2.2. Accountable Manager

2.2.1. The operator shall appoint an Accountable Manager who holds overall responsibility for the activities of the company, including the authority and resources necessary for:

- a) financing;
- b) implementing policies;
- c) introducing procedures;
- d) ensuring compliance with
- e) regulatory requirements.

2.2.2. The Accountable Manager shall have the authority to make decisions necessary to maintain safe and stable operational performance.

### 2.3. Allocation of Responsibilities within the Management System

2.3.1. The operator shall define and document the responsibilities of all personnel holding positions within the management system.

2.3.2. Responsibilities shall be communicated to each employee through internal documentation (orders, regulations, job descriptions).

### 2.4. Just Culture / Non-Punitive Reporting Policy

2.4.1. The operator shall implement an official non-punitive reporting policy.

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	00

2.4.2. Политика должна содержать положения о том, что отчет об ошибках, совершённых без умысла или грубой небрежности, не может приводить к дисциплинарным или административным мерам.

2.4.3. Исключения допускаются только в случаях:

- доказанной незаконной деятельности;
- умышленных нарушений;
- грубой неосторожности.

2.5. Политика в области безопасности

2.5.1. Эксплуатант обязан разработать и утвердить формальную политику, устанавливающую безопасность как основной принцип организации деятельности.

2.5.2. Политика должна быть доведена до всех сотрудников и находиться в свободном доступе.

2.6. Документирование и доведение обязанностей

2.6.1. Эксплуатант обеспечивает разработку, документирование и доведение обязанностей до всех подразделений, включая:

- Лётную эксплуатацию;
- Техническое обслуживание;
- Службу безопасности полётов;
- Оперативные службы;
- АУЦ (при наличии).

2.7. Назначение руководителей по операционным функциям

2.7.1. Для каждой обязательной операционной функции эксплуатант обязан назначить ответственного должностного лица (руководителя).

2.7.2. Все изменения в системе управления подлежат обязательному согласованию и утверждению в ОГА.

2.8. Система преемственности (делегирования)

2.8.1. Эксплуатант обязан разработать систему преемственности/делегирования полномочий руководителей на случай их

2.4.2. The policy shall stipulate that reports concerning errors committed without intent or gross negligence shall not result in disciplinary or administrative action.

2.4.3. Exceptions are permitted only in cases of:

- proven unlawful activity;
- intentional violations;
- gross negligence.

2.5. Safety Policy

2.5.1. The operator shall develop and approve a formal policy that establishes safety as the primary principle of organizational activity.

2.5.2. The policy shall be communicated to all personnel and shall be readily accessible.

2.6. Documentation and Communication of Responsibilities

2.6.1. The operator shall ensure the development, documentation, and communication of responsibilities to all departments, including:

- Flight Operations;
- Maintenance;
- Flight Safety Office;
- Operational Services;
- ATO (if applicable).

2.7. Appointment of Managers for Operational Functions

2.7.1. For each mandatory operational function, the operator shall appoint a responsible person (manager).

2.7.2. All changes to the management system shall be subject to mandatory coordination with and approval by the CAA.

2.8. Succession / Delegation System

2.8.1. The operator shall establish a system for the succession or delegation of managerial authority to be applied during the absence of

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	00

отсутствия.

designated managers.

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	00

<p>2.8.2. Назначенные заместители должны иметь соответствующую квалификацию и полномочия.</p> <p>2.9. Ответственность руководителей за безопасность и соответствие</p> <p>2.9.1. Обязательные руководители операционных служб обязаны обеспечивать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– выполнение процессов безопасности;</li> <li>– постоянный мониторинг соответствия нормативным требованиям;</li> <li>– соответствие стандартам эксплуатанта;</li> <li>– анализ эффективности мер безопасности.</li> </ul> <p>2.9.2. Руководители обязаны обеспечивать выполнение корректирующих и предупреждающих действий, выявленных в ходе:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– внутренних аудитов;</li> <li>– инспекций;</li> <li>– расследований по безопасности;</li> <li>– отчётов персонала.</li> </ul> <p>2.10. Управленческая структура и ответственность</p> <p>2.10.1. Эксплуатант должен иметь функционирующую систему управления, обеспечивающую преемственность в компании и положительный, эффективный контроль за эксплуатационной деятельностью.</p> <p>2.10.2. Эксплуатант назначает ответственного руководителя, имеющего общую ответственность, включая полномочия и доступ к необходимым ресурсам для финансирования и реализации политик и процедур, связанных с эксплуатационной деятельностью компании.</p> <p>2.10.3. В рамках системы управления эксплуатант должен определить и закрепить ответственность должностных лиц таким образом, чтобы были обеспечены выполнение требований и установление внутренних стандартов.</p> <p>2.10.4. Эксплуатант должен иметь внутреннюю политику не карательного информирования, предусматривающую, что</p>	<p>2.8.2. The designated deputies shall possess the appropriate qualifications and authority.</p> <p>2.9. Managers' Responsibility for Safety and Compliance</p> <p>2.9.1. Mandatory managers of operational departments shall ensure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– the implementation of safety processes;</li> <li>– continuous monitoring of compliance with regulatory requirements;</li> <li>– adherence to the operator's standards;</li> <li>– analysis of the effectiveness of safety measures.</li> </ul> <p>2.9.2. Managers shall ensure the implementation of corrective and preventive actions identified during:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– internal audits;</li> <li>– inspections;</li> <li>– safety investigations;</li> <li>– personnel reports.</li> </ul> <p>2.10. Management Structure and Responsibilities</p> <p>2.10.1. The operator shall maintain a functioning management system that ensures organizational continuity and provides effective, positive control over operational activities.</p> <p>2.10.2. The operator shall appoint an Accountable Manager who holds overall responsibility, including the authority and access to the resources necessary to finance and implement policies and procedures related to the company's operational activities.</p> <p>2.10.3. Within the management system, the operator shall define and assign the responsibilities of personnel in such a manner as to ensure compliance with applicable requirements and the establishment of internal standards.</p> <p>2.10.4. The operator shall maintain a non-punitive reporting policy, stipulating that</p>
---	--

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	00

добровольные сообщения об ошибках, совершённых без умысла или грубой неосторожности, не влекут дисциплинарных мер, за исключением случаев незаконной деятельности или грубой халатности.

2.10.5. Эксплуатант утверждает официальную политику, определяющую безопасность как фундаментальный принцип выполняемых операций.

2.10.6. Эксплуатант обеспечивает, чтобы обязанности, полномочия и ответственность были определены, документированы и доведены до сведения всех работников, включая ключевые области лётной эксплуатации.

2.10.7. Для каждой оперативной функции эксплуатант назначает уполномоченное должностное лицо. Изменения в системе управления подлежат согласованию с ГАГА (SCAA).

2.10.8. Должна быть обеспечена система замещения/делегирования полномочий для обязательных руководящих должностей на случай отсутствия их штатных держателей.

2.11. Взаимодействие с третьими сторонами и внешними структурами

2.11.1. Эксплуатант создаёт управленческую систему, которая определяет ответственность и полномочия лиц, обеспечивающих взаимодействие с третьими сторонами (включая SCAA) по вопросам безопасности и мониторинга соответствия.

2.12. Мониторинг соответствия и работа с несоответствиями

2.13. Эксплуатант должен иметь утверждённую процедуру, определяющую требования и ответственность в части:

- a) оценки несоответствий;
- b) определения причин несоответствий;
- c) выполнения корректирующих действий и коррекций в сроки, не превышающие 3 месяцев;
- d) анализа необходимости мер по предотвращению повторных несоответствий;

intent or gross negligence shall not result in disciplinary action, except in cases involving unlawful activity or gross negligence.

2.10.5. The operator shall approve a formal policy establishing safety as the fundamental principle governing all operations.

2.10.6. The operator shall ensure that duties, authorities, and responsibilities are defined, documented, and communicated to all personnel, including those within key areas of flight operations.

2.10.7. For each operational function, the operator shall appoint an authorized responsible person. Any changes to the management system shall be coordinated with the SCAA.

2.10.8. A succession/delegation system shall be established for mandatory managerial positions to ensure continuity of authority in the absence of the designated post holders.

2.11. Interaction with Third Parties and External Entities

2.10.1. The operator shall establish a management system that defines the responsibilities and authorities of personnel responsible for interaction with third parties (including the SCAA) on matters of safety and compliance monitoring.

2.12. Compliance Monitoring and Management of Non-Conformities

2.13. The operator shall have an approved procedure establishing requirements and responsibilities for:

- a) the assessment of non-conformities;
- b) identification of the causes of non-conformities;
- c) implementation of corrective actions and corrections within a period not exceeding three months;
- d) analysis of the need for measures to prevent recurrence of non-conformities;

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	00

e) определения ответственных лиц за реализацию корректирующих мероприятий;  
f) регистрации результатов;  
g) управления случаями нарушений действующих нормативных требований.

2.14. Ресурсы, компетенции и подготовка персонала

2.14.1. Эксплуатант обеспечивает наличие всех необходимых ресурсов для функционирования и поддержания эффективной системы управления безопасностью и мониторинга соответствия.

2.14.2. Обязанности и функции, возложенные на держателей обязательных руководящих должностей, должны быть практичными, выполнимыми и соответствовать объёму их компетенции.

2.14.3. Персонал, ответственный за безопасность и мониторинг соответствия, обязан поддерживать квалификацию путём регулярной подготовки, а при необходимости — обучения по специфическим функциям согласно требованиям нормативных документов.

2.14.4. Эксплуатант обязан вести учёт образования, подготовки, квалификации и опыта персонала, задействованного в обеспечении безопасности полётов и контроле качества эксплуатационной деятельности.

2.15. Инфраструктура

2.15.1. Эксплуатант должен иметь инфраструктуру, соответствующую объёму и характеру выполняемых операций, включая:

- административные помещения,
- рабочие кабинеты и офисы,
- освещение и отопление,
- аудитории и учебные классы,
- помещения для проведения тренингов и брифингов,
- зоны отдыха и санитарные помещения.

e) designation of personnel responsible for implementing corrective actions;  
f) recording of results;  
g) management of instances of violations of applicable regulatory requirements.

2.14. Resources, Competence, and Personnel Training

2.14.1. The operator shall ensure the provision of all necessary resources for the functioning and maintenance of an effective safety management and compliance monitoring system.

2.14.2. Duties and functions assigned to holders of mandatory managerial positions shall be practical, achievable, and commensurate with their level of competence.

2.14.3. Personnel responsible for safety and compliance monitoring shall maintain their qualifications through regular training, and, when necessary, through function-specific instruction in accordance with applicable regulatory requirements.

2.14.4. The operator shall maintain records of education, training, qualifications, and experience of personnel involved in flight safety assurance and operational quality control.

2.15. Infrastructure

2.15. 1. The operator shall have infrastructure appropriate to the scope and nature of the operations conducted, including:

- administrative facilities;
- working rooms and offices;
- adequate lighting and heating;
- auditoriums and training classrooms;
- premises for conducting training sessions and briefings;
- rest areas and sanitary facilities.

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	00

### Глава 3. Требования к инфраструктуре и обеспечению условий для выполнения операций Chapter 3. Requirements for Infrastructure and Provision of Conditions for the Conduct of Operations

#### 3.1. Общие инфраструктурные требования

#### 3.1. General Infrastructure Requirements

3.1.1. Эксплуатант должен иметь такие помещения и инфраструктуру, которые позволяют выполнять и управлять всеми запланированными задачами и видами деятельности в соответствии с применимыми нормативными требованиями.

3.1.1. The operator shall have facilities and infrastructure that enable the performance and management of all planned tasks and activities in compliance with the applicable regulatory requirements.

#### 3.2. Обеспечение наземного обслуживания Эксплуатант обязан:

#### 3.2. Provision of Ground Handling Facilities The operator shall:

а) использовать соответствующие средства и объекты наземного обслуживания для обеспечения безопасного обслуживания рейсов;

а) make use of appropriate ground handling facilities to ensure the safe handling of its flights;

б) располагать рабочими и операционными помещениями на основной эксплуатационной базе, соответствующими району полётов и типу выполняемых операций;

б) provide working and operational premises at the main operating base appropriate to the area of operation and type of activities conducted;

в) обеспечить, чтобы рабочие зоны на каждой эксплуатационной базе были достаточными по площади и оснащению для персонала, чьи действия могут повлиять на безопасность полётов.

в) ensure that the working space at each operating base is sufficient and adequately equipped for personnel whose duties may affect flight safety.

При организации инфраструктуры необходимо учитывать потребности:

When establishing infrastructure, consideration shall be given to the needs of:

- наземных служб;
- персонала, ответственного за оперативный контроль;
- хранения, оформления и отображения эксплуатационной документации;
- подготовки экипажей к выполнению полётов.

- ground handling personnel;
- personnel responsible for operational control;
- storage, processing and display of operational documentation;
- flight crew pre-flight preparation and briefing.

#### 3.3. Минимальные требования к рабочим зонам и офисам лётной эксплуатации Эксплуатант обеспечивает наличие:

#### 3.3. Minimum Requirements for Flight Operations Working Areas and Offices The operator shall ensure the availability of:

- соответствующих рабочих зон/рабочих столов для всего персонала лётной эксплуатации;
- достаточного количества устройств для печати и копирования;
- помещений для подготовки к полёту.

- suitable working areas/desks for all flight operations personnel;
- adequate printing and photocopying equipment;
- dedicated facilities for flight preparation.

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	00

### 3.4. Средства и помещения для предполётной подготовки

Эксплуатант должен обеспечить:

- помещения для проведения предполётных брифингов для лётного и кабинного экипажа;
- рабочие места для подготовки полётной документации;
- доступ к Руководству по производству полётов (ОМ);
- доступ к Плану аварийного реагирования (ERP);
- наличие актуальных карт и схем (аэронавигационных, маршрутных, аэродромных);
- доступ к действующим нормативным документам и правилам;
- достаточные помещения и оборудование для хранения документации;
- надёжные средства получения информации:
- AIS/NOTAM/AIC/AIP/AIRAC;
- метеорологической информации;
- данных для расчёта взлётно-посадочных характеристик;
- достаточные средства связи, включая требования для ETOPS (если применимо);
- наличие всех необходимых эксплуатационных форм:
  - OFP,
  - технический журнал,
  - загрузочная ведомость (loadsheet),
  - прочие формы оператора;
- наличие и доступность технических инструкций ICAO/IATA по опасным грузам.

### 3.5. Учебные помещения

Эксплуатант должен обеспечить:

- помещения для подготовки диспетчеров по контролю полётов (если применимо);
- учебные классы и помещения для подготовки другого наземного персонала, требующего специальной подготовки.

### 3.6. Жилые помещения

### 3.4. Facilities and Equipment for Pre-Flight Preparation

The operator shall ensure the availability of:

- dedicated facilities for pre-flight briefings for both flight crew and cabin crew;
- designated workstations for the preparation of flight documentation;
- access to the Operations Manual (OM);
- access to the Emergency Response Plan (ERP);
- up-to-date aeronautical charts and maps (en-route, aerodrome, navigation charts);
- access to applicable regulations and operational requirements;
- adequate facilities and equipment for the storage of operational documentation;
- reliable means for obtaining the following information:
  - AIS/NOTAM/AIC/AIP/AIRAC;
  - meteorological information;
  - performance calculation data;
- adequate communication facilities, including those required for ETOPS operations (where applicable);
- availability of all relevant operational forms:
  - Operational Flight Plan (OFP),
  - technical logbook,
  - loadsheet,
  - other operator's forms;
- availability and accessibility of ICAO/IATA Dangerous Goods Technical Instructions.

### 3.5. Training Facilities

The operator shall ensure the availability of:

- facilities for the training of flight dispatchers/flight operations inspector (where applicable);
- classrooms and training rooms for other ground personnel requiring specific training.

### 3.6. Accommodation Facilities

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	00

При необходимости эксплуатант обеспечивает:

- наличие или предоставление персоналу адекватных жилых помещений или подходящего размещения.

### 3.7. Дополнительные требования к объектам и средствам наземного обслуживания

Эксплуатант обязан обеспечить наличие и соответствие инфраструктуры требованиям, позволяющим выполнять и управлять всеми планируемыми задачами и видами деятельности в соответствии с применимыми нормативами.

#### 3.7.1. Общие требования

Эксплуатант должен:

- использовать соответствующие объекты и средства наземного обслуживания для безопасного обеспечения рейсов;
- организовать объекты операционной поддержки на основной эксплуатационной базе, соответствующие району и типу выполняемых операций;
- обеспечить достаточное рабочее пространство на каждой эксплуатационной базе для персонала, чьи действия могут повлиять на безопасность полётов.

При этом должны быть учтены потребности:

- наземного персонала;
- специалистов по оперативному контролю;
- организации хранения и отображения эксплуатационной документации;
- экипажей при подготовке к полёту.

#### 3.7.2. Требования к рабочим зонам персонала наземного обслуживания

Эксплуатант должен обеспечить:

- наличие соответствующих рабочих зон/рабочих столов для всего наземного персонала;
- достаточное количество печатной и копировальной техники;
- доступ к действующему Руководству по производству полётов (OM);
- наличие адекватных средств связи для обеспечения безопасных операций;

Where necessary, the operator shall ensure:

- the availability or provision of adequate or suitable accommodation for personnel.

### 3.7. Additional Requirements for Ground Handling Facilities

The operator shall ensure that all infrastructure and facilities required for the performance and management of planned tasks and activities comply with the applicable regulatory requirements.

#### 3.7.1. General Requirements

The operator shall:

- use appropriate ground handling facilities and equipment to ensure the safe handling of flights;
- establish operational support facilities at the main operating base appropriate to the geographical area and type of operations conducted;
- ensure that sufficient working space is available at each operating base for personnel whose duties may affect flight safety.

When ensuring infrastructure, consideration shall be given to the needs of:

- ground handling personnel;
- operational control personnel;
- storage, processing and display of operational documentation;
- flight crew pre-flight preparation.

#### 3.7.2. Requirements for Ground Handling Personnel Working Areas

The operator shall ensure:

- suitable work areas/desks for all ground handling personnel;
- adequate printing and photocopying equipment;
- access to the current Operations Manual (OM);
- availability of adequate communication means to support safe operations;

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	00

- обеспечение всех категорий персонала световозвращающими жилетами (yellow vests).

### 3.7.3. Требования к зоне регистрации (Check-in)

Эксплуатант обеспечивает:

- предотвращение несанкционированного доступа к зоне регистрации;
- доступное и видимое размещение информации об опасных грузах (DG) и запрещённых предметах;
- регулярную калибровку весов для багажа;
- наличие бирок, этикеток и всех необходимых форм.

### 3.7.4. Требования к перрону (Ramp Area)

На перроне должны быть обеспечены:

- удовлетворительное состояние покрытия перрона (отсутствие дефектов, ям, разрушений);
- наличие пожарно-спасательного оборудования в местах, указанных нормативами;
- наличие контейнеров для сбора FOD (посторонних предметов);
- наличие тягача соответствующего типа и мощности для буксировки/выталкивания ВС;
- исправность системы предупреждения при использовании телетрапа (airbridge warning instrument).

- provision of high-visibility vests for all categories of personnel.

### 3.7.3. Check-in Area Requirements

The operator shall ensure:

- prevention of unauthorized access to the check-in area;
- visible and clearly displayed information on dangerous goods (DG) and prohibited items;
- regular calibration of baggage scales;
- availability of baggage tags, labels and all required forms.

### 3.7.4. Ramp Area Requirements

The following shall be ensured in the ramp area:

- satisfactory surface condition of the ramp (absence of defects, potholes or structural damage);
- availability of fire-fighting and rescue equipment as required by regulations;
- availability of FOD (foreign object debris) collection bins;
- availability of an aircraft tug of appropriate type and capacity for towing/pushback operations;
- serviceability of the airbridge warning system (airbridge warning instrument).

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	4
		Редакция Edition	00

## Глава 4. Требования к объектам грузового обслуживания для выполнения операций Chapter 4. Requirements for Cargo Handling Facilities for the Performance of Operations

<p>4.1. Требования к объектам грузового обслуживания</p> <p>Эксплуатант обязан обеспечить наличие инфраструктуры, позволяющей выполнять и контролировать все операции по приёму, хранению, обработке и отправке грузов в соответствии с применимыми нормативными требованиями.</p> <p>4.1.1. Общие требования</p> <p>Эксплуатант должен:</p> <p>a) использовать соответствующие объекты и средства грузового обслуживания для обеспечения безопасной обработки грузовых перевозок;</p> <p>b) организовать на основной эксплуатационной базе помещения и рабочие зоны, соответствующие типу выполняемых грузовых операций;</p> <p>c) обеспечить достаточное рабочее пространство для персонала, участвующего в грузовой обработке, а также для хранения, оформления и контроля грузовой документации.</p> <p>4.1.2. Требования к рабочим зонам персонала грузовой службы</p> <p>Эксплуатант обязан обеспечить:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• наличие соответствующих рабочих зон/рабочих столов для всего персонала по обработке грузов;</li> <li>• достаточное количество печатающей и копировальной техники;</li> <li>• доступ к действующему Руководству по производству полётов (ОМ);</li> <li>• доступность утверждённых процедур по приёму, обработке и контролю грузов;</li> <li>• наличие процедуры отчётности по авиационным происшествиям и инцидентам.</li> </ul> <p>4.1.3. Зона приёма грузов</p> <p>Зона приёма грузов должна:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• быть соответствующей назначению, обеспечивать безопасный контроль и приём грузов;</li> </ul>	<p>4.1. Requirements for Cargo Handling Facilities</p> <p>The operator shall ensure that the infrastructure used for cargo acceptance, storage, handling and dispatch supports the safe and compliant performance of cargo operations.</p> <p>4.1.1. General Requirements</p> <p>The operator shall:</p> <p>a) use appropriate cargo handling facilities and equipment to ensure safe handling of cargo operations;</p> <p>b) provide premises and work areas at the main operating base appropriate to the type of cargo handling performed;</p> <p>c) provide sufficient working space for personnel engaged in cargo handling, including areas for documentation storage, processing and control.</p> <p>4.1.2. Requirements for Cargo Handling Personnel Working Areas</p> <p>The operator shall ensure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• suitable work areas/desks for all cargo handling staff;</li> <li>• adequate printing and photocopying equipment;</li> <li>• access to the current Operations Manual (OM);</li> <li>• availability of approved procedures for cargo acceptance, handling and control;</li> <li>• availability of a documented procedure for reporting aviation accidents and incidents.</li> </ul> <p>4.1.3. Cargo Acceptance Area Requirements</p> <p>The cargo acceptance area shall:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• be fit for purpose and support safe cargo acceptance and verification procedures;</li> </ul>
---	--

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	4
		Редакция Edition	00

- иметь корректно оформленные и размещённые указатели (signage);
  - включать отдельные рабочие зоны для каждой обслуживаемой авиакомпании (если применимо).
- 4.1.4. Требования к складу
- Эксплуатант обязан обеспечить, чтобы складские помещения соответствовали следующим требованиям:
- 4.1.5. Состояние принятых грузов
- Все грузовые места должны быть чистыми, сухими и надлежащим образом герметично упакованными;
  - Хрупкие и требующие специального обращения грузы должны быть упакованы соответствующим образом и промаркированы;
  - Маркировка должна быть чётко видимой, с указанием адреса получателя.
- 4.2. Опасные грузы (ОГ)
- Должна быть выделена отдельная зона для хранения опасных грузов;
  - Опасные грузы должны быть надлежащим образом промаркированы и иметь корректную документацию;
  - Складская зона DG должна соответствовать требованиям технических инструкций ИКАО/IATA.
- 4.2.1. Обработка и подготовка грузов
- Паллеты и грузовые модули должны быть правильно закреплены;
  - Масса каждого грузового места должна быть рассчитана корректно;
  - 100% грузов должны проходить обязательный досмотр/скрининг в соответствии с требованиями авиационной безопасности;
  - ULD (Unit Load Devices) должны находиться в исправном состоянии и быть пригодными к использованию;
  - Наземное оборудование (GSE) должно быть в хорошем техническом состоянии и соответствовать назначению.
- include clearly visible and correctly placed signage;
  - provide separate work areas for each airline handled (where applicable).
- 4.1.4. Warehouse Requirements
- The operator shall ensure that warehouse facilities meet the following requirements:
- 4.1.5. Condition of Accepted Cargo
- All cargo packages must be clean, dry and properly sealed;
  - Fragile or special-handling items must be properly packed and marked;
  - Labels must be clearly visible and include the consignee's address.
- 4.2.1. Dangerous Goods (DG)
- A dedicated area shall be provided for the storage of dangerous goods;
  - Dangerous goods shall be properly marked and accompanied by the required documentation;
  - The DG storage area shall comply with ICAO/IATA Technical Instructions.
- 4.2.1. Cargo Handling and Preparation
- Pallets and ULDs must be properly secured;
  - The weight of each cargo piece must be calculated correctly;
  - 100% of cargo shall undergo mandatory screening in accordance with aviation security requirements;
  - ULDs (Unit Load Devices) must be in serviceable condition and fit for use;
  - Ground Support Equipment (GSE) must be in good technical condition and suitable for its intended purpose.

 <p><b>ГАГА</b> Государственная Авиационная Гражданского Воздушного Контроля Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	5
		Редакция Edition	00

## Глава 5. Система операционного контроля полётов Chapter 5. Operational Control System

### 5.1. Система операционного контроля полётов

Эксплуатант обязан создать и поддерживать систему операционного контроля, обеспечивающую руководство, надзор и принятие решений в отношении всех полётов, выполняемых в соответствии с его сертификатом эксплуатанта.

#### 5.1.1. Общие требования

Эксплуатант обязан:

- установить документированную систему, определяющую порядок осуществления операционного контроля каждого полёта;
- обеспечить распределение обязанностей между персоналом, ответственным за принятие решений о начале, продолжении, изменении или прекращении полёта;
- обеспечить наличие четких процедур и механизмов взаимодействия между членами экипажа и персоналом наземных служб, участвующих в операционном контроле.

#### 5.1.2. Распределение обязанностей по операционному контролю

Система операционного контроля должна включать:

- описание должностных обязанностей персонала, участвующего в инициировании, продолжении, завершении или отклонении от плана каждого полёта;
- процедуру принятия решений в условиях отклонения от нормальных условий полёта;
- требования к документированию решений, принятых в ходе операционного контроля.

#### 5.1.3. Полная ответственность эксплуатанта

Операционный контроль должен в любом случае оставаться под ответственностью эксплуатанта.

Недопустимо:

- передавать обязанности по операционному контролю сторонним организациям;

### 5.1. Operational Control System

The operator shall establish and maintain an operational control system ensuring oversight, supervision and decision-making with respect to all flights conducted under its Air Operator Certificate (AOC).

#### 5.1.1. General Requirements

The operator shall:

- establish a documented system defining the process for exercising operational control over each flight;
- ensure a clear allocation of responsibilities among personnel involved in the initiation, continuation, modification, termination or diversion of any flight;
- ensure the availability of clear procedures and communication mechanisms between flight crew members and ground personnel involved in operational control.

#### 5.1.2. Allocation of Operational Control Responsibilities

The operational control system shall include:

- a description of the duties and responsibilities of personnel involved in the initiation, continuation, termination or deviation of each flight;
- a decision-making procedure applicable in non-normal flight conditions;
- requirements for documenting decisions taken during operational control activities.

#### 5.1.3. Sole Responsibility of the Operator

Operational control shall, under all circumstances, remain the responsibility of the operator.

It is prohibited to:

- transfer operational control responsibilities to external organisations;

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	5
		Редакция Edition	00

- делегировать ответственность за принятие решений по выполнению рейсов неуполномоченным лицам;

- заключать договорные отношения, предусматривающие передачу функции операционного контроля другим компаниям.

#### 5.1.4. Соответствие организации системы масштабу и характеру операций

Эксплуатант обязан обеспечить, чтобы система операционного контроля была адекватной по отношению к объёму и типу выполняемых операций, включая, но не ограничиваясь:

- круглосуточное обеспечение операционного контроля (24/7) — при необходимости;

- непрерывную доступность ответственных лиц для принятия решений;

- достаточный уровень автоматизации, связи и технической поддержки.

#### 5.1.5. Система операционного контроля при группе компаний

Если эксплуатант осуществляет деятельность в рамках холдинговой структуры или группы компаний, он обязан обеспечить:

- фактический и документируемый оперативный контроль над всеми полётами, выполняемыми под его сертификатом;

- недопущение передачи функций контроля другим юридическим лицам внутри группы;

- наличие механизмов координации, предотвращающих конфликты ответственности между компаниями группы.

- delegate authority for flight-related decision-making to unauthorised personnel;

- enter into contractual arrangements that provide for the transfer of operational control functions to other companies.

#### 5.1.4. Adequacy of the System Relative to the Scale and Type of Operations

The operator shall ensure that the operational control system is appropriate for the scope and nature of operations, including but not limited to:

- provision of operational control on a 24/7 basis, when required;

- continuous availability of responsible personnel for decision-making;

- adequate automation, communication capabilities and technical support.

#### 5.1.5. Operational Control within a Group of Companies (Group Operations)

When operating within a holding structure or a group of companies, the operator shall ensure:

- actual and documented operational control over all flights conducted under its AOC;

- prevention of transfer of operational control functions to other legal entities within the group;

- existence of coordination mechanisms preventing conflicts of responsibility among companies of the group.

	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	6
		Редакция Edition	00

## Глава 6. Процедуры операционной деятельности Chapter 6. Operational Procedures

### 6.1.1. Общие требования

Эксплуатант обязан разработать, внедрить и поддерживать в актуальном состоянии процедурные документы и инструкции, обеспечивающие безопасное выполнение всех видов операций, включая полёты, предполётную подготовку, наземное обслуживание и взаимодействие между всеми подразделениями.

Процедуры должны быть доступны всему задействованному персоналу и отражены в соответствующих разделах Операционного руководства (ОМ А/В/С/Д) или в других утверждённых руководствах эксплуатанта.

### 6.1.2. Процедуры для безопасной эксплуатации воздушных судов

Эксплуатант обязан установить и документировать:

- обязанности и ответственность членов экипажа и наземного персонала;
- процедуры для всех типов операций на земле и в полёте;
- требования к взаимодействию и распределению обязанностей при выполнении регулярных, нерегулярных и специальных операций.

Процедуры должны обеспечивать соблюдение эксплуатационных ограничений, норм безопасности, требований к производительности ВС и условий на маршруте и в местах базирования.

### 6.1.3. Процедуры планирования полётов

Эксплуатант обязан определить процедуры планирования полёта, обеспечивающие безопасное выполнение операции, включая:

- учёт эксплуатационных ограничений и характеристик конкретного типа ВС;
- учёт ожидаемых метеоусловий на маршруте и в аэродромах вылета/назначения/запасных;
- оценку характеристик аэродромов и посадочных площадок;

### 6.1.1. General Requirements

The operator shall develop, implement, and maintain up-to-date procedural documents and instructions ensuring the safe conduct of all operational activities, including flight operations, pre-flight preparation, ground handling, and interdepartmental coordination.

All procedures shall be accessible to the personnel concerned and included in the relevant sections of the Operations Manual (OM A/B/C/D) or in other operator-approved manuals.

### 6.1.2. Procedures for the Safe Operation of Aircraft

The operator shall establish and document:

- the duties and responsibilities of flight crew members and ground personnel;
- procedures applicable to all types of operations, both on the ground and in flight;
- requirements for coordination and distribution of tasks during normal, non-normal, and special operations.

These procedures shall ensure compliance with aircraft operating limitations, safety requirements, aircraft performance considerations, and conditions along the route and at operational sites

### 6.1.3. Flight Planning Procedures

The operator shall define flight planning procedures that ensure the safe conduct of flight operations, including:

- consideration of aircraft operational limitations and performance characteristics for the specific aircraft type;
- consideration of expected meteorological conditions along the route and at departure, destination, and alternate aerodromes;
- assessment of the characteristics of aerodromes and landing sites;

	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	6
		Редакция Edition	00

<p>- применение данных по производительности (performance) в соответствии с действующими нормами.</p> <p>6.1.4. Проверка внедрения процедур</p> <p>При инспекционном контроле должна быть обеспечена возможность проверки внедрения следующих процедур:</p> <p>6.2. Процедуры обработки задержек рейсов</p> <p>Эксплуатант обязан иметь порядок:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обновления предполётной документации (OFP, NOTAM, MET, performance, масса и центровка);</li> <li>- повторного анализа условий на маршруте;</li> <li>- информирования экипажа и подразделений ОК.</li> </ul> <p>6.3. Аварийные и резервные процедуры</p> <p>Эксплуатант обязан определить процедуры на случай:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- потери электропитания;</li> <li>- отказа основных средств связи;</li> <li>- невозможности доступа к оперативным системам;</li> <li>- иных технических или организационных сбоев.</li> </ul> <p>Процедуры должны предусматривать действия персонала ОС/FOO/FD и экипажа.</p> <p>6.4. Процедуры брифинга FOO/FD перед началом смены</p> <p>Эксплуатант обеспечивает обязательный брифинг перед началом дежурства, включающий:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- анализ метеобстановки;</li> <li>- NOTAM/AIS информацию;</li> <li>- состояние парка ВС;</li> <li>- статус экипажей;</li> <li>- особенности маршрутов;</li> <li>- информацию о рисках и ограничениях.</li> </ul> <p>6.5. Процедуры выполнения полётов над или вблизи зон вооружённых конфликтов</p> <p>Эксплуатант обязан иметь процедуры, включающие:</p>	<p>- application of performance data in accordance with applicable regulations.</p> <p>6.1.4. Verification of Procedure Implementation</p> <p>During oversight and inspection, the operator shall ensure that the following procedures can be demonstrated as implemented:</p> <p>6.2. Procedures for Handling Flight Delays</p> <p>The operator shall establish a process for:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- updating pre-flight documentation (OFP, NOTAM, MET, performance data, mass and balance);</li> <li>- re-assessment of conditions along the intended route;</li> <li>- informing the flight crew and operational control units.</li> </ul> <p>6.3. Emergency and Contingency Procedures</p> <p>The operator shall define contingency procedures for situations including, but not limited to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- loss of electrical power;</li> <li>- failure of primary communication systems;</li> <li>- inability to access operational systems;</li> <li>- other technical or organisational disruptions.</li> </ul> <p>These procedures shall specify required actions for operational control personnel (OC/FOO/FD) and flight crew.</p> <p>6.4. Pre-Shift Briefing Procedures for FOO/FD</p> <p>The operator shall ensure that a mandatory briefing is conducted before each duty period, including:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- meteorological assessment;</li> <li>- NOTAM/AIS information;</li> <li>- aircraft fleet status;</li> <li>- crew availability and status;</li> <li>- route-specific considerations;</li> <li>- information on hazards and operational limitations.</li> </ul> <p>6.5. Procedures for Operations Over or Near Conflict Zones</p> <p>The operator shall establish procedures addressing:</p>
--	--

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	6
		Редакция Edition	00

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- оценку рисков в рамках системы управления безопасностью (SMS);</li> <li>- запретные/ограниченные районы;</li> <li>- маршруты обхода;</li> <li>- меры по снижению рисков;</li> <li>- повышение уровня оперативного контроля для таких полётов;</li> <li>- требования к информированию экипажей и FOO/FD.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- • risk assessment in the framework of the Safety Management System (SMS);</li> <li>- • identification of prohibited or restricted areas;</li> <li>- • selection of avoidance routes;</li> <li>- • mitigation measures for identified risks;</li> <li>- • heightened operational control requirements for such flights;</li> <li>- • crew and FOO/FD notification requirements.</li> </ul> |
|---|--|

 <p><b>ГАГА</b> Государственная Авиационная Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	7
		Редакция Edition	00

## Глава 7. Подготовка сотрудников отдела полётных операций / диспетчеров Chapter 7. Training of Flight Operations Inspector / Flight Dispatchers

### 7.1. Общие требования

Эксплуатант обязан обеспечить подготовку специалистов Flight OPS Inspector / Flight Dispatcher (далее — FOO/FD), не связанных с функциями полётного слежения (flight watch/monitoring), в соответствии с установленной программой подготовки и действующими нормативными требованиями гражданской авиации.

Подготовка должна соответствовать программе, утверждённой в OM-D, и включать первоначальную, периодическую и дополнительную подготовку.

### 7.2. Укомплектованность штата

Эксплуатант обязан:

- обеспечить достаточную численность FOO/FD с учётом типа, объёма и сложности выполняемых операций;
- учитывать специфику района полётов, количество задействованных ВС, интенсивность рейсов и требования к поддержанию оперативного контроля.

### 7.3. Требования к подготовке

Эксплуатант обязан обеспечить, чтобы:

### 7.4. Первоначальная подготовка

FOO/FD проходили подготовку:

- по программе, установленной в OM-D;
  - у инструкторов, обладающих соответствующей квалификацией и подтверждённой компетентностью;
  - по модулям, охватывающим эксплуатационные процедуры оператора, ОС (Operations Control), документооборот, взаимодействие с экипажами, работу с автоматизированными системами и т. д.
- ### 7.5. Подготовка по специфике оператора
- Диспетчеры должны пройти обучение по:
- специфическим процессам оператора;
  - процедурам оперативного контроля (Ops Control);
  - процедурам ERP — Emergency Response Plan;

### 7.1. General Requirements

The operator shall ensure that Flight Operations Inspectors / Flight Dispatchers (hereafter — FOO/FD), not involved in flight watch or flight monitoring functions, are trained in accordance with the established training programme and applicable civil aviation regulations.

Training shall comply with the programme approved in OM-D and shall include initial, recurrent, and supplementary training.

### 7.2. Staffing Requirements

The operator shall:

- ensure sufficient staffing levels of FOO/FD personnel, taking into account the type, scope, and complexity of the operations performed;
- consider the operational area, number of aircraft in service, flight frequency, and requirements for maintaining continuous operational control.

### 7.3. Training Requirements

The operator shall ensure that:

### 7.4. Initial Training

FOO/FD undergo initial training:

- in accordance with the programme specified in OM-D;
- provided by instructors holding appropriate qualifications and proven competence;
- covering modules related to the operator's operational procedures, operational control (OC), documentation workflow, crew interaction, use of automated systems, and other relevant subjects.

### 7.5. Operator-Specific Training

FOO/FD shall receive training on:

- operator-specific operational processes;
- operational control procedures (Ops Control);
- ERP — Emergency Response Plan procedures;

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	7
		Редакция Edition	00

- локальным инструкциям ОС;
- взаимодействию с подразделениями оператора, влияющими на безопасность полётов.

#### 7.6. Использование MEL

Если применимо, FOO/FD должны пройти подготовку:

- по структуре MEL;
- по процедурам внесения ограничений в OFP;
- по взаимодействию с экипажем и технической службой при работе с MEL.

#### 7.7. Периодическая (Recurrent) подготовка

Эксплуатант обязан обеспечивать:

- ежегодную переподготовку FOO/FD согласно OM-D;
- проверку знаний и практических навыков;
- обучение изменениям в документах, процедурах, программном обеспечении;
- участие в тренажёрных занятиях (при наличии).

#### 7.8. Годовой ознакомительный полёт

Каждый FOO/FD должен выполнять:

- не менее одного ознакомительного полёта в год,
- с целью повышения понимания работы экипажа, операционной среды и оценки реальных условий выполнения рейсов.

#### 7.9. Ведение документации

Эксплуатант обязан поддерживать и хранить записи о:

- первоначальной подготовке;
- периодической подготовке;
- дополнительных курсах;
- квалификации инструкторов;
- выполненных ознакомительных полётах.

Сроки хранения должны соответствовать нормативным актам гражданской авиации.

- local OC instructions;
- communication and coordination with all operator departments influencing flight safety.

#### 7.6. Use of MEL

Where applicable, FOO/FD shall be trained in:

- MEL structure and principles;
- procedures for incorporating MEL-related limitations into the OFP;
- coordination with the flight crew and technical departments when applying MEL procedures.

#### 7.7. Recurrent Training

The operator shall ensure:

- annual recurrent training for all FOO/FD in accordance with OM-D;
- assessment of knowledge and practical skills;
- training on amendments to documents, procedures, and software;
- participation in simulator-based exercises (if available).

#### 7.8. Annual Familiarisation Flight

Each FOO/FD shall complete:

- at least one familiarisation flight per year
- for the purpose of improving awareness of flight crew operations, operational environment, and real operating conditions.

#### 7.9. Record Keeping

The operator shall maintain and retain records of:

- initial training;
- recurrent training;
- supplementary courses;
- instructor qualifications;
- completed familiarisation flights.

Record retention periods shall comply with applicable civil aviation regulatory requirements.

<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</p> <p>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-32
	Глава Chapter	8
	Редакция Edition	00

## Глава 8. Применение FOO/FD в рамках полётного слежения / мониторинга полётов Chapter 8. Use of FOO/FD in the Context of Flight Watch / Flight Monitoring

### 8.1. Общие положения

Если эксплуатант, выполняющий коммерческие воздушные перевозки (CAT), использует систему flight watch или flight monitoring как часть системы осуществления оперативного контроля (operational control), выполнение этих функций должно быть возложено на подготовленных сотрудников.

Эксплуатант обязан обеспечить полное соответствие организации и выполнения данных функций требованиям нормативных документов и внутренним процедурам оператора.

### 8.2. Назначение FOO/FD для выполнения функций полётного слежения

Эксплуатант обязан:

- назначить FOO/FD ответственными за выполнение функций flight watch и/или flight monitoring, если данные процессы включены в

систему оперативного контроля;

- обеспечить, чтобы функции мониторинга не передавались неквалифицированному персоналу или сторонним организациям, если это не предусмотрено контрактом и не соответствует нормативным требованиям;

- гарантировать постоянную доступность FOO/FD при круглосуточных или иных установленных режимах работы оператора (например, 24/7, 12/7 и др.).

### 8.3. Подготовка FOO/FD для выполнения функций

Эксплуатант обязан обеспечить, чтобы FOO/FD, допускаемые к выполнению функций полётного слежения:

- проходили подготовку в соответствии с утверждённой программой в OM-D;

- проходили подготовку у инструкторов, обладающих подтверждённой квалификацией;

- проходили периодическую подготовку (recurrent training), включающую:

- обновление знаний по применяемым системам мониторинга,

### 8.1. General Provisions

Where a commercial air transport (CAT) operator uses flight watch or flight monitoring as part of its system for exercising operational control, these functions shall be performed by appropriately trained Flight Operations Inspectors / Flight Dispatchers (FOO/FD).

The operator shall ensure that the organisation and performance of these functions fully comply with applicable regulatory requirements and the operator's internal procedures.

### 8.2. Assignment of FOO/FD to Flight Watch Functions

The operator shall:

- • appoint FOO/FD as responsible for the performance of flight watch and/or flight monitoring functions where such processes are included in the operational control system;

- • ensure that monitoring functions are not delegated to unqualified personnel or third-party organisations unless this is contractually foreseen and in full compliance with applicable regulatory requirements;

- • ensure the continuous availability of FOO/FD in line with the operator's established duty schemes (e.g. 24/7, 12/7, or equivalent).

### 8.3. Training of FOO/FD for Flight Watch / Flight Monitoring Functions

The operator shall ensure that FOO/FD who are authorised to perform flight watch / flight monitoring:

- receive training in accordance with the approved training programme in OM-D;

- are trained by instructors with demonstrated and documented qualifications;

- undergo recurrent training, including:

- updating of knowledge regarding the monitoring systems used;

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	8
		Редакция Edition	00

- особенности работы с топливной схемой (fuel scheme),
- анализ отклонений от нормального хода полёта (ETA, EET, маршруты обхода, погодные условия, альтернативные аэродромы),
- взаимодействие с экипажами, оперативным контролем и органами УВД.

#### 8.3.1. Обязательные элементы обучения:

- процедуры мониторинга полёта согласно OM-D;
- взаимодействие с экипажем при выявлении отклонений от плана;
- процедуры документирования действий FOO/FD;
- работа с информационными системами (flight tracking, ACARS, SATCOM, AMS, flight plan tools и др.);
- действия в рамках ERP при возникновении чрезвычайных ситуаций.

#### 8.4. Верификация выполнения требований

Эксплуатант обязан обеспечивать наличие доказательств того, что:

- FOO/FD действительно выполняют функции flight watch / flight monitoring, если такие функции предусмотрены системой оператора;
- их подготовка соответствует требованиям OM-D и включает как первоначальную, так и периодическую подготовку;
- их действия документируются в рамках установленного порядка оперативного контроля (лог-файлы, записи мониторинга, отчёты).

- specifics of working with the operator's fuel scheme;
- analysis of deviations from the planned conduct of the flight (ETA, EET, rerouting, meteorological conditions, alternate aerodromes);
- coordination with flight crews, operational control, and ATS units.

#### 8.3.1. Mandatory training elements shall include:

- flight monitoring procedures as described in OM-D;
- communication and coordination with the crew when deviations from the flight plan are identified;
- procedures for documenting FOO/FD actions;
- operation of information systems (flight tracking, ACARS, SATCOM, AMS, flight planning tools, etc.);
- actions within the framework of the Emergency Response Plan (ERP) in case of emergency situations.

#### 8.4. Verification of Compliance

The operator shall ensure evidence that:

- FOO/FD effectively perform flight watch / flight monitoring functions where such functions are established within the operator's system;
- their training complies with the requirements of OM-D and includes both initial and recurrent training;
- their actions are documented in accordance with the established operational control procedures (log files, monitoring records, reports).

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	9
		Редакция Edition	00

## Глава 9. Расчёт взлётно-посадочной и эксплуатационной производительности Chapter 9. Take-off, Landing and Operational Performance Calculation

### 9.1. Общие требования

Эксплуатант обязан обеспечить наличие и доступность актуальных данных и инструментов, необходимых для выполнения расчётов производительности воздушного судна при планировании и выполнении полётов.

Все расчёты производительности должны выполняться персоналом, прошедшим соответствующую подготовку, с использованием утверждённых источников данных и в соответствии с процедурами, установленными в OM-A и OM-D.

### 9.2. Доступность и актуальность данных

Эксплуатант обязан обеспечить, чтобы в подразделении оперативного контроля и/или координации полётов:

- были доступны актуальные данные по производительности ВС, включая:
- AFM/ПОН / Aircraft Performance Manuals;
- типовые и ограниченные таблицы производительности;
- SCAP-файлы (если используются электронные средства расчёта);
- операторские поправки и ограничения;
- данные о препятствиях, длинах ВПП, уклонах, покрытии, состояниях ВПП;
- данные по температурным ограничениям, давлению, высоте аэродрома, ветру, NOTAM;
- ограничения MTOW, MLW, MRTOW, масса на этапе, балансировка;
- ограничения, связанные с MEL/CDL.
- данные были проверены на актуальность и соответствовали:
- AIP/AIP SUP,
- NOTAM,
- AIRAC,
- операторским процедурам,
- требованиям производителя ВС.
- хранились подтверждения регулярного обновления данных (лог обновлений, AIRAC cycle tracking).

### 9.3. Средства выполнения расчётов

### 9.1. General Requirements

The operator shall ensure the availability and accessibility of up-to-date data and tools required for aircraft performance calculations during flight planning and flight execution.

All performance calculations shall be carried out by personnel who have received appropriate training, using approved sources of data and in accordance with the procedures established in OM-A and OM-D.

### 9.2. Availability and Currency of Data

The operator shall ensure that, within the operational control and/or flight dispatch unit, the following are available:

- current aircraft performance data, including:
- AFM/ПОН / Aircraft Performance Manuals;
- standard and limited performance tables;
- SCAP files (where electronic calculation tools are used);
- operator-specific corrections and limitations;
- data on obstacles, runway lengths, slopes, surface type and condition;
- data on temperature limitations, pressure, aerodrome elevation, wind, NOTAMs;
- limitations on MTOW, MLW, MRTOW, in-flight masses and balance;
- MEL/CDL-related limitations.
- data shall be verified for currency and compliance with:
- AIP/AIP SUP;
- NOTAM;
- AIRAC;
- operator's procedures;
- aircraft manufacturer's requirements.
- evidence of regular data updating shall be maintained (update logs, AIRAC cycle tracking).

### 9.3. Means of Performance Calculation

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	9
		Редакция Edition	00

Эксплуатант обязан обеспечить наличие:

- утверждённых электронных систем расчётов (если используются);
- резервных средств расчёта (таблицы, формуляры);
- доступных рабочих станций для FOO/FD или иного персонала, выполняющего расчёты;
- печатных или электронных форм OFP, требующих указания MTOW, расчетной дистанции, ограничений

#### 9.4. Подготовка персонала

Персонал, выполняющий расчёты производительности, должен:

- пройти обучение согласно OM-D, включающее:
  - принципы аэродромных и эксплуатационных ограничений;
  - использование инструментов расчёта (электронных и бумажных);
  - учёт внешних факторов (температура, давление, ветер, состояние ВПП);
  - процедуры анализа препятствий;
  - взаимодействие с экипажем и технической службой.
- проходить периодическую подготовку и проверки знаний.

#### 9.5. Контроль правильности расчётов

Эксплуатант обязан организовать систему контроля, которая обеспечивает:

- проверку корректности исходных данных (высота аэродрома, QNH, температура и пр.);
- проверку итоговых значений (MTOW, RTOW, дистанции взлёта/посадки);
- кросс-контроль FOO/FD или экипажем, если это предусмотрено;
- документирование всех расчётов в OFP.

The operator shall ensure the availability of:

- approved electronic performance calculation systems (where used);
- backup calculation means (tables, worksheets/forms);
- suitably equipped workstations for FOO/FD or other personnel performing performance calculations;
- printed or electronic OFP forms requiring entry of MTOW, calculated distances and applicable limitations

#### 9.4. Personnel Training

Personnel performing performance calculations shall:

- complete training in accordance with OM-D, including:
  - principles of aerodrome and operational
  - use of performance calculation tools (electronic and paper-based);
  - consideration of external factors (temperature, pressure, wind, runway condition);
  - obstacle analysis procedures;
  - coordination with the crew and maintenance/engineering.
- undergo recurrent training and knowledge checks at intervals defined by the operator.

#### 9.5. Verification of Calculation Accuracy

The operator shall establish a control system to ensure:

- verification of the correctness of input data (aerodrome elevation, QNH, temperature, etc.);
- verification of final values (MTOW, RTOW, take-off and landing distances);
- cross-checks by FOO/FD or the crew, where foreseen;
- documentation of all performance calculations within the OFP.

 <p><b>ГАГА</b> Государственная Авиационная Гражданского Воздушного Транспортного Агентства</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	10
		Редакция Edition	00

## Глава 10. Ведение документации Chapter 10. Record-Keeping

### 10.1. Общие требования

Эксплуатант обязан установить, поддерживать и обеспечивать функционирование системы хранения оперативной документации, обеспечивающей полноту, доступность и сохранность сведений, связанных с выполнением полётов.

Хранение документов должно осуществляться в соответствии с установленными сроками, обеспечивая возможность контроля, расследования инцидентов, подтверждение соблюдения процедур и выполнение требований законодательства в области гражданской авиации.

Минимальный срок хранения документов: не менее 3 месяцев, если иное не требуется применимыми нормативами (например, документы, связанные с DG, могут иметь увеличенные сроки хранения согласно АПКР-18.

### 10.2. Перечень обязательной документации, подлежащей хранению

Эксплуатант обязан обеспечивать хранение следующих документов по каждому выполненному рейсу:

#### 10.2.1. Оперативный план полёта (OFP)

Если применяется оператором.

Хранится утверждённая версия OFP, включая все подписи и отметки.

#### 10.2.2. NOTAM / AIS-брифинги

Если отредактированы или сформированы оператором.

Хранению подлежит полный комплект материалов, использованный при предполётной подготовке.

#### 10.2.3. Документация по массе и центровке

Включая:

- расчёт массы и центровки,
- загрузочную ведомость,
- документы о корректировке загрузки (если применимо),
- подписи ответственных лиц.

### 10.1. General Requirements

The operator shall establish, maintain and operate a record-keeping system for operational documentation that ensures completeness, availability and preservation of information related to flight operations.

Record retention shall be in accordance with defined retention periods, ensuring support for oversight, occurrence investigation, demonstration of procedural compliance and fulfilment of legal requirements in the field of civil aviation.

The minimum retention period shall be not less than 3 months, unless otherwise required by applicable regulations (e.g. documents related to dangerous goods may be subject to longer retention periods in accordance with ARKR-18.

### 10.2. List of Mandatory Documentation to Be Retained

The operator shall ensure the retention of the following documents for each completed flight:

#### 10.2.1. Operational Flight Plan (OFP)

Where used by the operator.

The approved version of the OFP, including all signatures and annotations, shall be retained.

#### 10.2.2. NOTAM / AIS Briefing Documentation

Where edited, compiled or issued by the operator.

The complete set of material used during pre-flight preparation shall be retained.

#### 10.2.3. Mass and Balance Documentation Including:

- mass and balance calculation;
- loadsheet;
- documents related to any loading corrections (where applicable);
- signatures of responsible personnel

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	10
		Редакция Edition	00

#### 10.2.4. Уведомления о специальных грузах

Включая:

- NOTOC (уведомление командиром ВС об опасных грузах),
- декларации DG (если применимо),
- любые особые инструкции PIC. Требование согласно АПКР-18.

#### 10.2.5. Путевой журнал, либо эквивалент

Должны храниться все записи, содержащие информацию о:

- выполненном маршруте,
- действительных временах (off-block/on-block/airborne/landed),
- технических замечаниях, MEL-отклонениях и др.

#### 10.2.6. Отчёты о полёте

Хранению подлежат все отчёты:

- о нарушениях, отклонениях,
- особых событиях,
- инцидентах,
- любых обстоятельствах, которые командир ВС считает необходимым задокументировать.

Включая материалы внутренней системы безопасности (SMS).

#### 10.3. Требования к системе хранения

Эксплуатант обязан обеспечить:

- централизованную систему ведения и хранения документации;
- доступ к документам только для уполномоченных лиц;
- защиту данных от утраты, повреждения или несанкционированного изменения;
- резервное копирование электронной документации;
- обеспечение возможности восстановления документов в полном объёме в случае проверки или расследования.

#### 10.4. Доступность и прослеживаемость

Эксплуатант обязан обеспечить:

- возможность предоставления документов на запрос уполномоченного органа в разумные сроки;

#### 10.2.4. Notification of Special Loads Including:

- NOTOC (notification to the pilot-in-command on dangerous goods);
- dangerous goods declarations (where applicable);
- any special instructions to the PIC. Requirement in accordance with ARKR-18.

#### 10.2.5. Journey Log or Equivalent

All records containing information on:

- the route flown;
- actual times (off-block/on-block/airborne/landed);
- technical remarks, MEL-related deviations and other relevant entries.

#### 10.2.6. Flight Reports / Occurrence Reports

All reports related to:

- violations, deviations;
- special events;
- incidents;
- any circumstances the pilot-in-command deems necessary to document,

including material generated within the operator's safety management system (SMS).

#### 10.3. Record-Keeping System Requirements

The operator shall ensure:

- a centralised system for record management and retention;
- access to records only for authorised personnel;
- protection of data against loss, damage or unauthorised alteration;
- backup of electronic documentation;
- the ability to restore full documentation in case of oversight, inspection or investigation.

#### 10.4. Availability and Traceability

The operator shall ensure:

- the ability to provide documents to the competent authority upon request within a reasonable timeframe;

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	10
		Редакция Edition	00

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- чёткую маркировку рейсовой документации (номер рейса, дата, регистрация ВС);</li> <li>- регистрацию всех изменений в документах;</li> <li>- наличие логов электронной обработки (если используется электронный документооборот).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- clear identification and labelling of flight records (flight number, date, aircraft registration);</li> <li>- registration of all amendments to documents;</li> <li>- maintenance of logs of electronic processing where electronic document management is used.</li> </ul> |
|--|--|

	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	11
		Редакция Edition	00

## Глава 11. Требования к оформлению и использованию Оперативного плана полёта Chapter 11. Requirements for the Preparation and Use of the Operational Flight Plan (OFP)

### 11.1. Общие требования

Эксплуатант обязан разрабатывать, применять и поддерживать унифицированный шаблон Оперативного плана полёта (OFP), утверждённый в Руководстве по производству полётов (OM). Используемый в работе OFP должен полностью соответствовать форме, описанной в OM, и содержать сведения, необходимые для безопасной подготовки и выполнения полёта.

#### 11.1.1. Соответствие используемого OFP утверждённой форме

Эксплуатант должен обеспечить, чтобы:

1. Шаблон OFP, применяемый в ежедневной деятельности, полностью соответствовал форме, установленной в OM.

2. Все структурные элементы OFP (вводные данные, маршруты, данные по топливу, погодная информация, запасные аэродромы, расчёты и т.д.) соответствовали установленным требованиям.

#### 11.1.2. Согласованность OFP с документацией по массе и центровке

Эксплуатант обязан обеспечить:

- корректность и соответствие данных по массе, центровке и загрузке ВС между OFP и документацией по M&B;
- отсутствие расхождений между фактическими данными loadsheet и расчётами, отражёнными в OFP;
- отражение всех корректировок загрузки или условий загрузки, влияющих на выполнение полёта.

#### 11.1.3. Отражение маршрутов к запасным аэродромам

OFP должен содержать:

- маршруты к каждому указанному запасному аэродрому;
- расчёт топлива на маршруты к запасным (contingency, alternate, final reserve);
- учёт операционных ограничений, особенностей аэродрома и погодных условий.

### 11.1. General Requirements

The operator shall develop, implement and maintain a standardised Operational Flight Plan (OFP) template, approved in the Operations Manual (OM). The OFP used in daily operations shall fully conform to the template described in the OM and contain all information required for the safe preparation and conduct of the flight.

#### 11.1.1. Conformity of the OFP with the Approved Template

The operator shall ensure that:

1. the OFP template used in daily operations fully conforms to the form established in the OM;

2. all structural elements of the OFP (input data, routes, fuel data, meteorological information, alternates, calculations, etc.) meet the specified requirements.

#### 11.1.2. Consistency of OFP with Mass and Balance Documentation

The operator shall ensure:

- the correctness and consistency of mass, balance and loading data between the OFP and M&B documentation;
- the absence of discrepancies between the actual loadsheet data and the calculations reflected in the OFP;
- the reflection of all loading corrections or loading conditions that may affect the conduct of the flight.

#### 11.1.3. Inclusion of Routes to Alternate Aerodromes

The OFP shall include:

- the routes to each specified alternate aerodrome;
- fuel calculations for routes to alternates (contingency, alternate, final reserve);
- consideration of operational limitations, aerodrome characteristics and meteorological conditions.

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	11
		Редакция Edition	00

11.1.4. Подпись командира воздушного судна OFP считается действительным только при условии его утверждения командиром воздушного судна, который:

- подтверждает ознакомление с полётной документацией;
- подтверждает корректность расчётов;
- принимает решение о выполнении полёта.

Подпись может быть выполнена в бумажном или электронном виде (в зависимости от политики оператора и условий эксплуатации EFB).

11.1.5. Проверка корректности OFP по выборочным рейсам

Эксплуатант обязан обеспечить систему регулярного внутреннего контроля, включающую выборочную проверку нескольких OFP по различным маршрутам.

Проверяется:

- использование правильного утверждённого шаблона OFP;
- корректность расчётов топлива;
- соответствие данных M&B;
- наличие подписей PIC;
- наличие маршрутов на запасные аэропорты;
- полнота заполнения всех разделов OFP.

11.1.4. Signature of the Pilot-in-Command

The OFP shall be considered valid only when it has been approved by the pilot-in-command, who:

- confirms that he/she has reviewed the flight documentation;
- confirms the correctness of the calculations;
- makes the decision to operate the flight.

The signature may be provided in paper or electronic form, depending on the operator's policy and the conditions of EFB use

11.1.5. Sampling Checks of OFP Correctness

The operator shall establish a system of regular internal oversight, including sampling checks of several OFPs on different routes.

The following shall be verified:

- use of the correct, approved OFP template;
- correctness of fuel calculations;
- consistency of M&B data;
- presence of PIC signatures;
- inclusion of routes to alternate aerodromes;
- completeness of all OFP sections.

 <p><b>ГАГА</b> Государственная Авиационная Гражданского Воздушного Транспорта Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	12
		Редакция Edition	00

## Глава 12. Планирование топлива и перерасчёт топлива в полёте Chapter 12. Fuel Planning and In-Flight Replanning

### 12.1. Общие требования

Эксплуатант обязан внедрить, поддерживать и применять утверждённую схему планирования топлива, обеспечивающую безопасность полёта в соответствии с действующими нормативными требованиями и операционными условиями.

Система должна обеспечивать корректный расчёт топлива до вылёта, а также порядок пересчёта топлива в полёте, если это необходимо.

#### 12.1.1. Реализация утверждённой схемы планирования топлива

Эксплуатант обязан обеспечить, чтобы планирование топлива выполнялось строго в соответствии с утверждённой в ОМ схемой, включая:

- основное топливо (trip fuel);
- топливо на запасной аэродром, при необходимости — на несколько запасных;
- аварийное топливо;
- контингентное топливо;
- дополнительные резервы согласно установленным требованиям.

Если предусмотрены варианты схемы (variations), оператор должен обеспечить их корректное применение.

#### 12.1.2. Отражение фактических запасов топлива в OFP

Эксплуатант должен обеспечить:

- корректное внесение всех фактических значений топлива (block fuel, taxi fuel, takeoff fuel, remaining fuel, arrival fuel) в OFP;
- соответствие зарегистрированных фактических данных плановым значениям либо корректно выполненным перерасчётам;
- документирование любых расхождений, превышающих операционные пределы.

#### 12.1.3. Планирование топлива для ETOPS (если применимо)

Для рейсов ETOPS (только для самолётов):

### 12.1. General Requirements

The operator shall establish, maintain and apply an approved fuel planning scheme that ensures flight safety in accordance with applicable regulatory requirements and operational conditions.

The system shall ensure proper fuel calculation prior to departure and the procedures for in-flight replanning, where required.

#### 12.1.1. Implementation of the Approved Fuel Planning Scheme

The operator shall ensure that fuel planning is carried out strictly in accordance with the fuel scheme approved in the OM, including:

- trip fuel;
- alternate fuel (for one or more alternates, as applicable);
- final reserve fuel;
- contingency fuel;
- additional reserves in accordance with applicable requirements (extra fuel, commander's discretion).

Where fuel scheme variations are foreseen, the operator shall ensure their correct application.

#### 12.1.2. Reflection of Actual Fuel Reserves in the OFP

The operator shall ensure:

- correct entry of all actual fuel quantities (block fuel, taxi fuel, take-off fuel, remaining fuel, arrival fuel) in the OFP;
- consistency of the recorded actual data with the planned values or correctly performed replanning calculations;
- documentation of any deviations exceeding operational limits.

#### 12.1.3. Fuel Planning for ETOPS (Where Applicable)

For ETOPS flights (aeroplanes only):

 <p><b>ГАГА</b> Государственная Администрация Гражданского Воздушного Транспорта Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	12
		Редакция Edition	00

- Расчёт топлива должен основываться на критическом сценарии топлива.  
Должны учитываться:

- сценарий отказа двигателя,
- отказ системы отбора воздуха,
- условия однодвигательного полёта,
- влияние погоды, ICE, ветров и ограничений.

- Должны применяться все расчёты и корректировки, предусмотренные ETOPS-политикой оператора.

12.1.4. Контроль соответствия фактического расхода топлива расчётным данным

Эксплуатант обязан обеспечить:

- сравнение фактически сожжённого топлива с расчётным trip fuel;
- выявление и анализ значительных отклонений;
- документирование коррективных мер (при систематических отклонениях);
- взаимодействие между подразделениями Flight OPS, Safety и Engineering для устранения причин превышений.

12.1.5. Пересчёт топлива в полёте

Эксплуатант устанавливает порядок пересчёта топлива, включающий:

- обязательный перерасчёт топлива при изменении маршрута, условий, скорости, высоты, погодной ситуации или при задержках;
- оценку достаточности топлива до пункта назначения и запасных аэродромов;
- документирование перерасчёта PIC или FOO/FD (если применяется flight watch/monitoring);
- проведение перерасчёта строго в соответствии с утверждённой схемой планирования топлива;
- обязательное соблюдение минимальных требований:
  - final reserve fuel (конечный резерв топлива)
  - alternate fuel (топливо для запасного аэродрома)
  - contingency fuel (непредвиденное топливо);
- корректное внесение изменений в OFP или equivalent operational documentation.

- fuel calculation shall be based on the critical fuel scenario;  
the following shall be taken into account:

- engine failure scenarios;
- bleed/air system failures;
- one-engine-inoperative en-route conditions;
- impact of weather, icing, winds and applicable limitations;

All calculations and corrections required by the operator's ETOPS policy shall be applied.

12.1.4. Monitoring Consistency Between Actual Fuel Burn and Calculated Values

The operator shall ensure:

- comparison of actual fuel burn with the calculated trip fuel;
- identification and analysis of significant deviations;
- documentation of corrective actions in case of systematic deviations;
- coordination between Flight Operations, Safety and Engineering departments to address the root causes of exceedances.

12.1.5. In-Flight Fuel Replanning

The operator shall establish procedures for in-flight fuel replanning, including:

- mandatory fuel replanning when route, conditions, speed, level, meteorological situation or delays change;
- assessment of fuel sufficiency to destination and alternate aerodromes;
- documentation of the replanning decision by the PIC or FOO/FD (where flight watch/monitoring is used);
- performance of replanning strictly in accordance with the approved fuel planning scheme;
- mandatory compliance with minimum requirements for:
  - final reserve fuel,
  - alternate fuel,
  - contingency fuel;
- correct reflection of changes in the OFP or equivalent operational documentation.

	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	12
		Редакция Edition	00

#### 12.1.6. Пересчёт топлива в полёте

Эксплуатант устанавливает порядок пересчёта топлива, включающий:

- обязательный перерасчёт топлива при изменении маршрута, условий, скорости, высоты, погодной ситуации или при задержках;
- оценку достаточности топлива до пункта назначения и запасных аэродромов;
- документирование перерасчёта PIC или FOO/FD (если применяется flight watch/monitoring);
- проведение перерасчёта строго в соответствии с утверждённой схемой планирования топлива;
- обязательное соблюдение минимальных требований:  
final reserve fuel, alternate fuel, contingency fuel;
- корректное внесение изменений в OFP или equivalent operational documentation.

#### 12.1.6. In-Flight Fuel Replanning

The operator shall establish procedures for in-flight fuel replanning, including:

- mandatory fuel replanning when route, conditions, speed, level, meteorological situation or delays change;
- assessment of fuel sufficiency to destination and alternate aerodromes;
- documentation of the replanning decision by the PIC or FOO/FD (where flight watch/monitoring is used);
- performance of replanning strictly in accordance with the approved fuel planning scheme;
- mandatory compliance with minimum requirements for: final reserve fuel, alternate fuel, contingency fuel;
- correct reflection of changes in the OFP or equivalent operational documentation.

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</p> <p>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
	Глава Chapter	13
	Редакция Edition	00

## Глава 13. Управление топливом в полёте Chapter 13. In-Flight Fuel Management

### 13.1. Общие положения

Эксплуатант обязан обеспечить выполнение управления топливом в полёте (in-flight fuel management) в соответствии с утверждённой процедурой, установленной в Руководстве по производству полетов (ОМ) и схеме планирования топлива оператора.

Процедура должна обеспечивать постоянную оценку остатков топлива, их соответствие плановым значениям и своевременное принятие решений для обеспечения безопасности полёта.

#### 13.1.1. Выполнение и документирование управления топливом

Эксплуатант обеспечивает, что:

- управление топливом выполняется в соответствии с установленной частотой мониторинга, указанной в ОМ;
- остатки топлива сверяются с расчётными значениями;
- PIL/PIC или FOO/FD (если применяется flight watch/monitoring) документируют:
  - контроль точек мониторинга топлива,
  - выявленные отклонения,
  - принятые меры или предпринятый перерасчёт топлива;
- результаты мониторинга топлива сохраняются вместе с OFP и перелётной документацией в соответствии с правилами ведения записей.

#### 13.1.2. Применение процедур «изолированного аэродрома»

(для самолётов – *Isolated Aerodrome*; для вертолётов – *RCF-процедура*)

Эксплуатант обязан обеспечить выполнение и документирование контроля топлива в установленных критических точках:

Для самолётов (A):

- на точке невозврата (PNR) или
- в точке принятия решения
- должна быть выполнена проверка достаточности остатка топлива для

### 13.1. General Provisions

The operator shall ensure the implementation of in-flight fuel management in accordance with the approved procedure established in the Operations Manual (OM) and the operator's fuel scheme.

The procedure shall provide for continuous assessment of fuel remaining, its consistency with planned values, and timely decision-making to ensure flight safety.

#### 13.1.2. Performance and Documentation of Fuel Management

The operator shall ensure that:

- in-flight fuel management is performed in accordance with the monitoring frequency specified in the OM;
- remaining fuel is regularly compared with planned values;
- the PIC and/or FOO/FD (where flight watch/monitoring is used) document:
  - monitoring points and fuel checks;
  - identified deviations;
  - actions taken or any fuel replanning performed;
- fuel monitoring results are retained together with the OFP and associated flight documentation in accordance with record-keeping requirements.

#### 13.1.2. Use of Isolated Aerodrome / RCF Procedures

(For aeroplanes – *isolated aerodrome*; for helicopters – *RCF procedure*)

The operator shall ensure the performance and documentation of fuel checks at the specified critical points:

For aeroplanes:

- at the point of no return (PNR), or
- at the decision point,
- the adequacy of the remaining fuel for continuation of the flight in accordance with the established requirements shall be verified.

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	13
		Редакция Edition	00

продолжения полёта в соответствии с установленными требованиями.

Для вертолётов (H):

- на точке последнего возможного ухода на запасной аэродром должна быть выполнена проверка достаточности оставшегося пригодного топлива.

### 13.1.3. Документирование

Эксплуатант обеспечивает:

- корректное отражение всех проверок остатка топлива в OFP или эквивалентной документации;
- фиксацию результатов как PIC, так и FOO/FD (если задействован flight monitoring);
- наличие процедур в OM для:
- расчёта остатка топлива,
- определения соответствующей точки контроля (PNR, decision point, last possible diversion),
- оформления результатов мониторинга.

For helicopters:

- at the point of last possible diversion, the adequacy of the remaining usable fuel shall be verified.

### 13.1.3. Documentation

The operator shall ensure:

- correct recording of all fuel checks in the OFP or equivalent documentation;
- recording of the results both by the PIC and, where involved, by FOO/FD (flight monitoring);
- the inclusion in the OM of procedures for:
- calculating remaining fuel;
- determining the relevant control points (PNR, decision point, last possible diversion point);
- documenting fuel monitoring results.

	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	14
		Редакция Edition	00

## Глава 14. Масса членов экипажа, пассажиров и багажа Chapter 14. Crew, Passenger and Baggage Masses

### 14.1. Общие требования

Эксплуатант обязан обеспечить выполнение процедур расчёта массы экипажа, пассажиров и багажа в соответствии с утверждённой внутренней политикой и действующими нормативными требованиями.

Политика должна быть отражена в ОМ-А, а также доведена до всех сотрудников, участвующих в планировании загрузки, выполнении расчётов M&B и оформлении OFP.

### 14.2. Масса пассажиров

Эксплуатант обеспечивает:

- применение утверждённой политики расчёта массы пассажиров, включая:
- стандартные массы;
- сезонные значения (если применимо);
- дифференциацию по полу, возрасту или типу операции (если установлено политикой);
- соблюдение установленной системы измерений:
- использование килограммов (kg) или фунтов (lbs) строго в соответствии с принятой политикой и единообразно по всей документации (OFP, M&B, loadsheet).

### 14.3. Масса багажа

Эксплуатант обязан обеспечить:

- применение стандартных масс багажа:
- для воздушных судов с максимальным количеством пассажирских кресел (MOPSC) более 19;
- применение фактической массы багажа
- для воздушных судов с MOPSC  $\leq$  19;
- корректное отражение массы багажа на всех документах загрузки;
- соответствующую калибровку весового оборудования (если массовые измерения выполняются непосредственно эксплуатантом).

### 14.4. Контроль и документирование

Эксплуатант обязан:

### 14.1. General Requirements

The operator shall ensure the implementation of procedures for calculating crew, passenger and baggage masses in accordance with the approved internal policy and applicable aviation regulations.

This policy shall be included in OM-A and communicated to all personnel involved in load planning, mass and balance (M&B) calculations, and OFP preparation.

### 14.2. Passenger Masses

The operator shall ensure:

- the application of the approved passenger mass policy, including:
- standard passenger masses;
- seasonal values (where applicable);
- differentiation by gender, age or type of operation (if specified in the operator's
- the use of a consistent system of measurement:
- o kilograms (kg) or pounds (lbs), strictly in accordance with the established policy and applied uniformly across all documentation (OFP, M&B records, loadsheet).

### 14.3. Baggage Masses

The operator shall ensure:

- • the application of standard baggage masses (STD baggage masses):
- for aeroplanes with a Maximum Operational Passenger Seating Capacity (MOPSC) greater than 19;
- the use of actual baggage mass:
- for aeroplanes with MOPSC  $\leq$  19;
- the correct recording of baggage mass on all loading documentation;
- regular calibration of weighing equipment where baggage weighing is performed directly by the operator.

### 14.4. Control and Documentation

The operator shall:

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	14
		Редакция Edition	00

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечивать контроль соответствия применения стандартных и фактических масс политике оператора;</li> <li>- обеспечивать соблюдение правильных единиц измерения;</li> <li>- проводить выборочные проверки документов на предмет корректности применённых данных;</li> <li>- проводить регулярные инструктажи и обучение персонала по применению политики масс.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ensure compliance with the operator's policy regarding the use of standard and actual masses;</li> <li>- ensure the correct use of measurement units;</li> <li>- perform random inspections of documentation to verify the accuracy of the applied data;</li> <li>- conduct regular briefings and training for personnel on the application of the mass policy.</li> </ul> |
|--|---|

 <p><b>ГАГА</b> Государственная Авиация Гражданского Воздушного Транспорта Кыргызстана</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	15
		Редакция Edition	00

## Глава 15. Стандартные массы для других грузовых позиций Chapter 15. Standard Masses for Other Load Items

### 15.1. Общие положения

Эксплуатант имеет право применять стандартные массы для иных категорий груза, кроме пассажиров и багажа, при соблюдении требований настоящего раздела.

### 15.2. Условия применения стандартных масс

Эксплуатант может использовать стандартные массы, если он:

1. Демонстрировал компетентному органу, что:

- данные грузовые позиции имеют постоянную массу, или
- их масса находится в пределах допустимых отклонений (tolerances), установленных внутренней политикой оператора.

2. Обеспечил документальное подтверждение:

- методологии определения стандартной массы,
- диапазонов допуска,
- периодичности валидации стандартной массы.

3. Включил эти данные в:

- руководство по эксплуатации (OM-A/OM-B, где применимо),
- систему управления безопасностью (документы по контролю изменений, risk assessment),
- документы по расчёту загрузки (M&B, loadsheet).

### 15.3. Контроль и переоценка

Эксплуатант обязан:

- проводить регулярную проверку соответствия фактической массы грузовых позиций установленным стандартным значениям;
- подтверждать (при необходимости — обновлять) стандартные массы по установленной периодичности;
- документировать результаты проверок и предоставлять их компетентному органу по запросу.

### 15.1. General Provisions

The operator is permitted to apply standard masses to load items other than passengers and baggage, provided the requirements of this section are met.

### 15.2. Conditions for the Use of Standard Masses

The operator may use standard masses if it:

1. Demonstrates to the competent authority that:

- the load items have a constant mass;
- their actual mass falls within acceptable tolerances established by the operator's internal policy.

2. Provides documented evidence of:

- the methodology used to determine the standard mass;
- tolerance ranges;
- the validation interval for confirming the accuracy of the standard mass.

3. Incorporates this information into:

- the Operations Manual (OM-A/OM-B, as applicable);
- the Safety Management System documentation (change control, risk assessment);
- mass and balance documentation (M&B forms, loadsheet procedures).

### 15.3. Monitoring and Revalidation

The operator shall:

- perform periodic verification to ensure that actual masses remain within the established standard values;
- revalidate and update standard masses at the prescribed intervals;
- document the results of such checks and make them available to the competent authority upon request.

	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	16
		Редакция Edition	00

## Глава 16. Масса топлива Chapter 16. Mass of Fuel Load

### 16.1. Общие требования

Эксплуатант обязан определять массу топливной заправки (fuel load mass) в соответствии с установленными процедурами, обеспечивающими точность расчётов центровки и общей массы ВС.

### 16.1. General Requirements

The operator shall determine the fuel load mass in accordance with procedures ensuring accuracy of mass and balance calculations and overall aircraft mass determination.

### 16.2. Порядок определения массы топлива

Масса топлива должна определяться:

### 16.2. Method for Determining Fuel Mass

Fuel load mass shall be determined:

1. По фактической плотности топлива, предоставленной сервисом топливообеспечения или измеренной эксплуатантом в установленном порядке; или

1. Using the actual fuel density, provided by the fuel supplier or measured by the operator in accordance with approved procedures; or

2. По расчётной плотности, если фактическая плотность:

2. Using a calculated density, if the actual density:

- отсутствует,
- не может быть определена,
- не предоставлена вовремя.

- is not available,
- cannot be determined, or
- is not provided in due time.

#### 16.2.1. Требования к расчётной плотности

Если используется расчётная плотность, она должна определяться:

#### 16.2.1. Requirements for Calculated Density

When a calculated density is used, it shall be determined:

- по методике, установленной эксплуатантом;

- in accordance with a methodology established by the operator;

- методика должна быть включена в Руководство по производству полётов (ОМ-А);

- such methodology shall be included in OM-A;

- методика должна учитывать:
- текущие температурные условия,
- тип топлива,
- сезонные данные плотности,
- возможные отклонения.

- the method shall take into account:
- ambient temperature,
- fuel type,
- seasonal density variations,
- allowable deviations.

### 16.3. Документирование

### 16.3. Documentation

- Эксплуатант обязан документировать:

- The operator shall document:

- методику расчёта плотности топлива;

- the methodology used for determining fuel density;

- источники фактической плотности (если используется фактическая);

- sources of actual fuel density (where applicable);

- значения плотности, применяемые при расчёте MASS&Balance;

- density values used for mass and balance calculations;

- значения плотности, применяемые при расчёте MASS&Balance;

- use of these values in operational documentation (OFP, loadsheet).

### 16.4. Контроль

### 16.4. Control

Эксплуатант должен обеспечить:

The operator shall ensure:

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	16
		Редакция Edition	00

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- периодическую проверку корректности расчётных данных;</li> <li>- корректность ввода плотности топлива в системы планирования и загрузки;</li> <li>- обучение персонала работе с плотностью топлива согласно ОМ.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- periodic verification of calculated fuel density;</li> <li>- proper entry of fuel density in planning and loading systems;</li> <li>- personnel training regarding fuel density procedures in accordance with OM.</li> </ul> |
|---|---|

 <p><b>ГАГА</b> Государственная Ассоциация Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	17
		Редакция Edition	00

## Глава 17. Массы воздушного судна

### Chapter 17. Aircraft Masses

#### 17.1. Общие требования

Эксплуатант обязан использовать при планировании, подготовке и выполнении полётов только те эксплуатационные массы воздушного судна, которые официально установлены и опубликованы в:

- Руководстве по производству полётов (OM-A / OM-B),
- соответствующих разделах документации по типу ВС,
- одобренных данных по массе и центровке.

#### 17.2. Контроль применения масс

Эксплуатант должен обеспечить:

##### 17.2.1. Использование только декларированных и утверждённых масс:

- Operating Empty Mass (OEM),
- Dry Operating Mass (DOM),
- Maximum Take-off/ Landing/ Zero Fuel Mass,
- и других эксплуатационных ограничений.

##### 17.2.2. Применение корректных значений при:

- подготовке OFP,
- расчёте mass & balance,
- заполнении loadsheet,
- использовании автоматизированных систем загрузки.

##### 17.2.3. Наличие документированного контроля соответствия фактически используемых масс данным OM.

#### 17.3. Состав брифинг-пакета

##### 17.3.1. Общие требования

Эксплуатант обязан обеспечивать, чтобы комплект документов для предполётного брифинга (briefing package) содержал все обязательные элементы, установленные в OM.

##### 17.3.2. Минимальный состав брифинг-пакета

Брифинг-пакет должен включать, как минимум:

#### 17.1. General Requirements

The operator shall use, for flight planning, preparation and execution, only those aircraft mass values that are officially established and published in:

- the Operations Manual (OM-A / OM-B);
- applicable aircraft type documentation;
- approved mass and balance data.

#### 17.2. Control of Mass Application

The operator shall ensure:

##### 17.2.1. Use of only declared and approved aircraft mass values, including:

- Operating Empty Mass (OEM);
- Dry Operating Mass (DOM);
- Maximum Take-Off / Landing / Zero Fuel Mass;
- other applicable mass limitations.

##### 17.2.2. Correct application of mass data during:

- OFP preparation;
- mass and balance calculations;
- loadsheet preparation;
- use of automated loading systems.

##### 17.2.3. Documented verification that actual mass values used match those published in the OM.

#### 17.3. Content of the Briefing Package

##### 17.3.1. General Requirements

The operator shall ensure that the pre-flight briefing package includes all mandatory elements specified in the OM.

##### 17.3.2. Minimum Contents

The briefing package shall include, at a minimum:

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b>  <b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	17
		Редакция Edition	00

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Операционный план полёта (OFP);</li> <li>- Действующие NOTAM, AIS-документацию, если подготовлена оператором;</li> <li>- Прогнозы и фактические метеоданные;</li> <li>- Карты маршрута и аэродромов (включая запасные);</li> <li>- Документацию по массе и центровке (loadsheets / calculations);</li> <li>- Информацию о специальных грузах (в т.ч. NOTOC при DG);</li> <li>- Оперативные формы и журналы, предусмотренные OM;</li> <li>- Актуальную информацию об ограничениях (MEL/CDL, если применимо);</li> <li>- Информацию об угрозах и особенностях маршрута (terrain, conflict zones и др.);</li> <li>- Документы по ERP участия экипажа (если требуется оператором);</li> <li>- Инструктивные материалы по производственным процедурам (если указано в OM).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Operational Flight Plan (OFP);</li> <li>- applicable NOTAM and AIS documentation (if produced by the operator);</li> <li>- meteorological forecasts and actual weather data;</li> <li>- route and aerodrome charts (including alternates);</li> <li>- mass and balance documentation (loadsheets / calculations);</li> <li>- information on special loads (including NOTOC for DG);</li> <li>- operational forms and logs required by the OM;</li> <li>- MEL/CDL limitations (where applicable);</li> <li>- route-specific threat and operational information (terrain, conflict zones, etc.);</li> <li>- ERP-related information required for crew actions (if applicable);</li> <li>- operational procedural instructions as defined in the OM.</li> </ul> |
|---|---|

### 17.3.3. Контроль соответствия

Эксплуатант должен обеспечить:

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Проверку полноты брифинг-пакета перед каждым вылетом;</li> <li>- Доступ экипажа ко всем его элементам в актуальной редакции;</li> <li>- Централизованное управление документами и версиями.</li> </ul> | <h3>17.3.3. Compliance Control</h3> <p>The operator shall ensure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verification of completeness of the briefing package prior to each flight;</li> <li>- crew access to all components in their current version;</li> <li>- centralized control of documentation and versions.</li> </ul> |
|---|---|

 <p><b>ГАГА</b> Государственная Авиационная Гражданского Воздушного Административного Управления</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	18
		Редакция Edition	00

## Глава 18. Расчёт взлётно-посадочных характеристик

### Chapter 18. Performance Calculation

#### 18.1. Общие требования

Эксплуатант обязан обеспечить наличие полной, актуальной и достоверной информации по расчёту взлётно-посадочных и маршрутных характеристик воздушного судна соответствующего класса лётных характеристик.

Данные должны быть доступны при предполётной подготовке и использоваться в полном соответствии с процедурами, установленными в ОМ.

#### 18.2. Минимальные требования к расчёту характеристик

При планировании полёта должны быть выполнены следующие расчёты:

##### а) Взлётные характеристики

Включая:

- расчёт T/O performance для конкретной ВПП и условий полёта;
- расчёт препятственного клиренса (obstacle clearance);
- оценку характеристик при отказе двигателя на взлёте (OEI T/O scenario).

##### б) Маршрутные характеристики

Включая:

- расчёт крейсерских параметров для планируемого эшелона;
- анализ OEI en-route obstacle clearance;
- высота снижения при отказе двигателя;
- соответствие требованиям обслуживаемого маршрута и запасных аэродромов.

##### в) Посадочные характеристики

Включая:

- расчёт Landing Distance Required (LDR) по последним доступным данным;
- оценку характеристик при отказе двигателя (OEI landing, если применимо);
- проверку соблюдения эксплуатационных пределов MLM.

#### 18.3. Использование максимальных эксплуатационных масс

#### 18.1. General Requirements

The operator shall ensure the availability of complete, current and accurate performance data for the calculation of take-off, landing, and en-route performance for the applicable aircraft performance class.

Such data shall be available during pre-flight preparation and used strictly in accordance with OM procedures.

#### 18.2. Minimum Performance Calculation Requirements

The following calculations shall be performed during flight planning:

##### а) Take-off Performance

Including:

- take-off performance calculations for the assigned runway and conditions;
- obstacle clearance calculation;

- assessment of one-engine-inoperative (OEI) take-off performance.

##### б) En-route Performance

Including:

- cruise performance calculations for the intended flight level;
- OEI en-route obstacle clearance analysis;
- drift-down analysis;
- compliance with route and alternate aerodrome requirements.

##### в) Landing Performance

Including:

- calculation of Landing Distance Required (LDR) based on the latest available data;
- OEI landing assessment (where applicable);
- confirmation of compliance with Maximum Landing Mass limitations (MLM).

#### 18.3. Use of Maximum Operational Masses

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	18
		Редакция Edition	00

При выполнении расчётов должны использоваться только утверждённые и опубликованные в ОМ значения:

- MTOM – Maximum Take-Off Mass;
- MLM – Maximum Landing Mass;
- MZFM – Maximum Zero-Fuel Mass;
- и других эксплуатационных ограничений.

Запрещается применять неутверждённые или устаревшие данные.

18.4. Контроль соответствия посадочных характеристик перед заходом

Командир ВС обязан:

- выполнить проверку достаточности посадочных характеристик перед началом захода на посадку;
- использовать последние доступные данные, включая:
  - метеоусловия,
  - покрытие ВПП,
  - длину доступной ВПП,
  - ограничения, опубликованные АТC/AIS.

Результаты проверки должны быть отражены в установленном порядке (в OFP, EFB или журнале).

18.5. Специальные операции (если применимо)

Если эксплуатант имеет допуск на:

- Операции с крутым заходом на посадку
- Операции с короткой посадкой
- Операции с сокращённой посадочной дистанцией
- то он обязан обеспечить:
- включение всех специальных условий, ограничений и поправочных коэффициентов в расчёты;

- документированную проверку соответствия требуемым условиям перед выполнением таких операций.

18.6. Last Minute Changes (LMC)

Эксплуатант обязан обеспечить, что:

18.6.1. Любые LMC (изменения массы/загрузки в последнюю минуту) отражены в документации и пересчитаны.

Only the following approved and published mass limits from the OM shall be used for all performance calculations:

- MTOM — Maximum Take-Off Mass
- MLM — Maximum Landing Mass
- MZFM — Maximum Zero-Fuel Mass
- and any other applicable operational mass limitations.

The use of non-approved or outdated mass data is strictly prohibited.

18.4. Verification of Landing Performance Prior to Approach

The Pilot-in-Command shall:

- verify landing performance adequacy prior to commencing the approach;
- use the latest available operational data, including:
  - meteorological conditions,
  - runway surface condition,
  - available landing distance,
  - ATC/AIS-published limitations.

All results shall be recorded as required (in the OFP, EFB, or other approved log).

18.5. Special Operations (if applicable)

If the operator is authorised for:

- steep approach operations,
- short landing operations,
- reduced landing distance operations,
- the operator shall ensure that:
  - all special conditions, limitations and correction factors are incorporated into calculations;

- compliance with all required conditions is documented prior to conducting such operations.

18.6. Last Minute Changes (LMC)

The operator shall ensure that:

18.6.1. Any last-minute changes to loading or mass are fully reflected in operational documentation and recalculated.

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	18
		Редакция Edition	00

18.6.2. Все изменения:

- обновлены в loadsheet,
- учтены в mass & balance,
- отражены в performance calculation.

18.6.3. Командир и диспетчер (если применимо) подтверждают корректность обновлённых расчётов.

18.6.2. All changes are:

- updated on the loadsheet,
- reflected in mass & balance calculations,
- incorporated into performance calculations.

18.6.3. The PIC and, where applicable, the dispatcher confirm the correctness of all updated calculations.

 <p><b>ГАГА</b> Государственная Авиация Гражданского Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	19
		Редакция Edition	00

## Глава 19. Кислородное оборудование Chapter 19. Oxygen Requirements

### 19.1. Общие требования

Эксплуатант обязан провести оценку потребности в дополнительном кислороде для

каждого выполняемого маршрута, включая:

- кислород первой помощи;
- дополнительный кислород для экипажа и пассажиров.

Эта оценка должна быть документирована и включена в систему предполётной подготовки.

### 19.2. Расчёт потребности в кислороде

Оценка потребности должна учитывать:

- профиль высот полёта и максимальные эшелоны;
- продолжительность пребывания на высоте, требующей применения кислорода;
- минимальные требования к запасу кислорода согласно руководству по лётной эксплуатации (AFM/RFM);
- особенности маршрута, включая:
- полёты в горной местности,
- полёты над труднодоступными районами,
- операции с удлинёнными маршрутами (extended range operations, если применимо).

### 19.3. Кислород первой помощи

Эксплуатант обязан обеспечить наличие кислорода для оказания первой помощи согласно:

- характеристикам ВС,
- количеству посадочных мест,
- требованиям применимых норм и руководств производителя.

### 19.4. Дополнительный кислород

Эксплуатант обязан обеспечить, что:

- дополнительный кислород предусмотрен при выполнении полётов на высотах, превышающих установленные нормативные значения;
- количество кислорода обеспечивает безопасный полёт в случае:
- разгерметизации,

### 19.1. General Requirements

The operator shall assess the need for additional oxygen for each route, including:

- first-aid oxygen;
- supplemental oxygen for crew and passengers.

This assessment shall be documented and incorporated into pre-flight preparation.

### 19.2. Oxygen Requirement Calculation

The assessment shall consider:

- flight altitude profile and maximum cruising levels;
- time spent at altitudes requiring oxygen;
- minimum oxygen reserves required by the AFM/RFM;
- route specifics, including:
- mountainous terrain,
- remote areas,
- extended range operations (if applicable).

### 19.3. First-Aid Oxygen

The operator shall ensure the availability of first-aid oxygen in accordance with:

- aircraft characteristics,
- number of passenger seats,
- requirements of applicable regulations and manufacturer instructions.

### 19.4. Supplemental Oxygen

The operator shall ensure that:

- supplemental oxygen is provided for operations above regulatory altitude limits;
- the amount ensures safety in case of:
- depressurisation,

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	19
		Редакция Edition	00

- необходимости аварийного снижения,
- медицинских случаев на борту.

#### 19.5. Контроль оператором

Эксплуатант должен:

- определить процедуру оценки потребности в кислороде для каждого маршрута;
- включить результаты оценки в документацию предполётной подготовки;
- обеспечить наличие необходимого кислорода на борту перед выполнением рейса;
- периодически пересматривать оценку, учитывая:
  - изменения маршрутов,
  - сезонность,
  - конфигурацию ВС,
  - обновление требований производителя или регулятора.

- emergency descent,
- in-flight medical events.

#### 19.5. Operator Oversight

The operator shall:

- establish a route-specific oxygen needs assessment procedure;
- include the results in pre-flight documentation;
- ensure required oxygen quantities are available before dispatch;
- periodically re-evaluate requirements considering:
  - route changes,
  - seasonal factors,
  - aircraft configuration,
  - regulatory and manufacturer updates.

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	20
		Редакция Edition	00

## Глава 20. Контроль высоты и регистрация данных при полётах в воздушном пространстве RVSM

### Chapter 20. RVSM Altitude Control and Data Recording Requirements

#### 20.1. Общие требования

Эксплуатант обязан обеспечить выполнение всех процедур контроля высоты при полётах в воздушном пространстве с сокращённым вертикальным эшелонированием (RVSM).

Эти процедуры должны быть включены в Руководство по производству полетов и выполняться экипажами при каждом полёте в RVSM

#### 20.1. General Requirements

The operator shall ensure compliance with all RVSM altitude-control procedures.

These procedures shall be included in the Operations Manual and applied during all RVSM operations.

#### 20.2. Обязательные перекрёстные проверки высоты

Экипаж должен выполнять регулярные перекрёстные проверки показаний высотомеров:

- между основными (primary) высотомерами;
- между основным и резервным (standby) высотомерами;
- с учётом установок давления и выбранного источника данных.
- Перекрёстные проверки должны выполняться:
  - до входа в RVSM,
  - после выхода на заданный эшелон,
  - при смене автопилота,
  - при выборе альтернативных источников статического давления или данных (ADC),
  - в случае любых сомнений в точности индикации.

#### 20.2. Mandatory Altitude Cross-Checks

The flight crew shall perform regular cross-checks of altimeter indications:

- between primary altimeters;
- between primary and standby altimeters;
- considering pressure settings and data source selection.
- Cross-checks shall be conducted:
  - before entering RVSM airspace;
  - upon reaching the assigned flight level;
  - when changing the autopilot used for altitude hold;
  - when selecting alternate static sources or ADCs;
  - whenever accuracy is in doubt.

#### 20.3. Обязательная запись данных

Эксплуатант должен обеспечить, чтобы при выполнении полётов в RVSM экипаж фиксировал (в формулярах, Tech Log или другой установленной форме) следующую информацию — когда это применимо:

1. Показания основного (primary) и резервного (standby) высотомеров.
2. Установки высотного селектора (altitude selector setting).
3. Установки шкалы давления (subscale setting) на высотомере.

#### 20.3. Mandatory Data Recording

For RVSM operations, the operator shall ensure that the following, when applicable, is recorded (in Tech Log or another approved form):

1. Primary and standby altimeter readings.
2. Altitude selector settings.
3. Altimeter subscale (pressure setting).

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданского Воздушного Транспорта Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	20
		Редакция Edition	00

4. Используемый автопилот, а также любые различия при выборе альтернативного автопилота.

5. Различия в показаниях высотомеров при использовании альтернативного статического порта

6. Использование селектора Air Data Computer (ADC) при выполнении процедуры диагностики неисправностей.

7. Выбранный транспондер, передающий информацию о высоте в службу ОВД, и любые различия при переключении на другой транспондер.

#### 20.4. Анализ и действия по отклонениям

Если экипаж выявил:

- расхождения между основными высотомерами,
  - превышение допустимых RVSM-требований по точности,
  - некорректную работу ADC, статических систем или автопилота,
- то необходимо:

- выполнить процедуры, указанные в РЛЭ и ОМ;
- немедленно уведомить орган ОВД (АТС);
- записать факты и расхождения в установленную форму/Tech Log;
- передать информацию инженерно-технической службе для анализа.

#### 20.5. Ответственность эксплуатанта

Эксплуатант обязан:

- обеспечить экипажи установленными формами записи RVSM-данных;
- контролировать полноту и корректность записей;
- анализировать выявленные отклонения как часть системы безопасности полётов (SMS);
- обеспечивать исправность оборудования, участвующего в RVSM-контроле;
- обеспечивать обучение экипажей требованиям RVSM и процедурам перекрёстных проверок.

4. Autopilot used for altitude control and differences when switching to another autopilot.

5. Differences in altimeter indications when alternate static ports are selected.

6. Use of the Air Data Computer selector during troubleshooting procedures.

7. Transponder selected to transmit altitude data to ATC and any differences noted when selecting an alternative transponder.

#### 20.4. Analysis and Actions in Case of Deviations If the crew identifies:

- discrepancies between primary altimeters,
  - exceedance of RVSM accuracy tolerances,
  - malfunction of ADCs, static systems, or autopilot,
- they shall:

- apply the applicable AFM/OM procedures;
- immediately notify ATC;
- record all discrepancies in the required form/Tech Log;
- report the issue to the engineering department for analysis.

#### 20.5. Operator Responsibilities

The operator shall:

- provide crews with the required RVSM data-recording forms;
- monitor completeness and accuracy of recorded data;
- analyse deviations within the Safety Management System (SMS);
- ensure continued airworthiness of RVSM-related systems;
- provide and maintain RVSM training for flight crews.

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	21
		Редакция Edition	00

## Глава 21. ETOPS — Управление актуальной метеоинформацией на маршруте и на запасных аэродромах ETOPS

### Chapter 21. ETOPS — Management of Current Meteorological Information for the Route and ETOPS Alternate Aerodromes

#### 21.1. Общие требования

Эксплуатант обязан обеспечить, чтобы при выполнении полётов по правилам ETOPS экипаж получал, анализировал и учитывал всю актуальную метеорологическую информацию:

- по маршруту полёта,
- в точках принятия решений (ETP/CP),
- на запасных аэродромах ETOPS (ETOPS Alternates).

Процедуры должны быть четко описаны в Руководстве по производству полетов (ОМ) и применяться во всех ETOPS-полётах.

#### 21.1. General Requirements

The operator shall ensure that, during ETOPS operations, the flight crew receives, evaluates, and applies all current meteorological information related to:

- the en-route portion of the flight;
- decision points (ETP/CP);
- ETOPS alternate aerodromes.

All procedures shall be clearly defined in the Operations Manual (OM) and applied during every ETOPS flight.

#### 21.2. Требования к получению метеоинформации

Экипаж и/или диспетчерская служба обязаны получить и использовать:

- актуальные METAR/TAF запасных аэродромов ETOPS;
- прогнозы изменений погоды;
- SIGMET, AIRMET, GAMET и другую релевантную информацию;
- метеоусловия вдоль маршрута, включая зоны:
  - турбулентности,
  - грозовой деятельности,
  - обледенения,
  - сильного ветра,
  - вулканической активности и т.п.

#### 21.3. Мониторинг изменений погоды

Эксплуатант обязан обеспечить систему, при которой экипаж:

- получает все существенные изменения метеообстановки по маршруту и запасным аэродромам ETOPS;
- подтверждает получение информации (в установленной форме или участке OFP/Tech Log);
- анализирует влияние изменений на:
- маршрут полёта,

#### 21.2. Meteorological Information Requirements

The flight crew and/or dispatch shall obtain and utilise:

- current METAR/TAF for ETOPS Alternate Aerodromes;
- forecasts of significant weather changes;
- SIGMET, AIRMET, GAMET and other relevant advisories;
- meteorological conditions along the route, including areas of:
  - turbulence,
  - convective activity,
  - icing,
  - strong winds,
  - volcanic ash and similar hazards.

#### 21.3. Monitoring of Weather Changes

The operator shall ensure a system enabling the flight crew to:

- receive all significant weather updates concerning the route and ETOPS alternates;
- confirm receipt of such information (in the designated form, OFP section, or Tech Log);
- evaluate the impact of changes on:
- the route of flight;

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b>  <b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	21
		Редакция Edition	00

- расчет топлива,
- доступность запасных аэродромов,
- критические точки ETOPS (ETP/CP),

- fuel planning;
- availability of ETOPS alternates;
- ETOPS critical points (ETP/CP);

- необходимость перерасчёта ETOPS-лимитов.

- the need for recalculation of ETOPS limits.

#### 21.4. Обязательная регистрация

#### 21.4. Mandatory Recording

Экипаж обязан записывать факт получения и анализа существенных изменений погоды, включая:

The flight crew shall document the receipt and evaluation of significant weather updates, including:

- время получения информации,
- источник,
- характер изменений (ветер, видимость, RFFS, погодные минимумы, закрытие аэродрома и т.п.),
- принятые решения (перерасчёт топлива, изменение маршрута, смена ETOPS Alternate).

- time of receipt;
- source of information;
- nature of the changes (wind, visibility, RFFS status, weather minima, aerodrome closure, etc.);

Эти записи должны храниться в составе документации по полёту в соответствии с нормативными требованиями оператора.

- decisions taken (fuel recalculation, route modification, change of ETOPS Alternate).

This documentation shall be retained as part of the flight records in accordance with operator requirements.

#### 21.5. Реакция на изменения метеобстановки

#### 21.5. Reaction to Weather Deterioration

Если изменения погоды:

If weather changes:

- приводят к снижению доступности запасных аэродромов ETOPS ниже требований,
- влияют на расчёт критического сценария топлива,
- создают угрозу невыполнения ETOPS-лимитов,

- reduce the suitability of any ETOPS alternate below the required minima;

эксплуатант обязан обеспечить, чтобы экипаж:

- affect the critical fuel scenario;
- jeopardise compliance with ETOPS limits;

1. оперативно произвёл перерасчёт ETOPS-показателей (топливо, ETP, время LRC/one-engine-inoperative и др.);

the operator shall ensure that the crew:

2. принял решение о продолжении, изменении маршрута или прекращении полёта;

1. promptly recalculates all ETOPS parameters (fuel, ETP, OEI LRC time, etc.);

3. задокументировал принятое решение в установленном порядке.

2. decides whether to continue, alter the route, or terminate the flight;

3. documents the decision in accordance with established procedures.

#### 21.6. Ответственность эксплуатанта

#### 21.6. Operator Responsibilities

Эксплуатант обязан:

The operator shall:

- обеспечить доступ экипажа ко всем источникам метеоинформации до и во время полёта;
- обеспечить обучение экипажей процедурам ETOPS-метеоконтроля;

- ensure access to all relevant meteorological sources before and during flight;

- provide ETOPS-specific training to flight crews;

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	21
		Редакция Edition	00

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- включить в ОМ процедуру обязательного документирования изменений погоды;</li> <li>- обеспечить контроль выполнения данных процедур в рамках системы мониторинга соответствия (Compliance Monitoring).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- include mandatory documentation procedures for weather updates in the OM;</li> <li>- monitor compliance with these procedures through the Compliance Monitoring System.</li> </ul> |
|---|---|

	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	22
		Редакция Edition	00

## Глава 22. Документация по массе и центровке Chapter 22. Weight & Balance Documentation

### 22.1. Общие требования

Эксплуатант обязан установить и поддерживать процедуру оформления, использования и хранения документации по массе и центровке (W&B), обеспечивающую:

- соответствие утверждённым данным по ВС;
- безопасную загрузку и правильное распределение нагрузки;

- достоверность и полноту расчётов перед каждым полётом.

Процедуры должны быть отражены в Руководстве по производству полетов (ОМ).

### 22.2. Шаблон документации

Эксплуатант обязан обеспечить использование единых утверждённых форм W&B документации.

Требования:

1. Шаблон документации по массе и центровке должен полностью соответствовать форме, описанной в ОМ.

2. Любые изменения шаблонов допускаются только после официального пересмотра ОМ и утверждения уполномоченным лицом.

### 22.3. Порядок оформления документации по массе и центровке

Оформление W&B документации должно обеспечивать:

- корректность ввода данных,
- контроль соответствия операционным ограничениям,
- проверку командиром ВС.

Документ должен обязательно быть подписан:

- командиром воздушного судна, подтверждающим правильность расчётов и загрузки;
- уполномоченным лицом, осуществляющим надзор за загрузкой.

### 22.1. General Requirements

The operator shall establish and maintain procedures for preparing, using, and retaining Weight & Balance (W&B) documentation that ensure:

- compliance with approved aircraft data;
- safe loading and proper distribution of weight;

- accuracy and completeness of calculations before each flight.

These procedures must be included in the OM.

### 22.2. Documentation Template

The Operator must ensure the use of standardized approved W&B documentation forms.

The operator shall:

1. use a standardised and approved W&B template identical to that published in the OM;

2. ensure any template modification is permitted only after formal OM revision and approval by the responsible manager.

### 22.3. W&B Documentation Completion

W&B documentation must ensure:

- correct data entry;
- verification of all operational limitations;
- PIC review and confirmation.

The document must be signed by:

- the Pilot-in-Command, confirming accuracy of calculations and loading;
- the authorised loading supervisor (load controller / ramp supervisor).

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	22
		Редакция Edition	00

Электронный формат допускается, если предусмотрен OM и система регистрации подписи обеспечивает идентификацию лица.

#### 22.4. Определение массы топлива

Эксплуатант обязан определить массу топлива в соответствии с установленной оператором политикой.

Требования:

- масса топлива рассчитывается исходя из фактической плотности, либо
- из плотности, определённой в соответствии с методикой, указанной в OM, если фактическая плотность недоступна.

Все расчёты должны быть документированы в W&B форме или в приложении к ней.

#### 22.5. Применение политики по LMC (Last Minute Changes)

Эксплуатант обязан иметь процедуру учета последних изменений загрузки, включающую:

- порядок внесения LMC в расчёты массы и центровки;
- допустимые пределы LMC без пересчёта W&B (если установлены);
- требования к фиксированию и подтверждению всех LMC.

Экипаж и персонал загрузки обязаны:

- корректно применять процедуру LMC;
- учитывать влияние LMC на:
  - итоговую массу,
  - центровку,
  - предельные ограничения загрузки,
  - расчётные данные OFP и W&B

#### 22.6. Контроль выполнения

Эксплуатант через систему управления безопасностью и мониторинга соответствия обязан:

- проводить выборочные проверки W&B документации;
- обеспечивать соответствие процедур OM;
- фиксировать несоответствия и принимать корректирующие меры;
- обеспечивать подготовку персонала, участвующего в расчётах и загрузке.

Electronic signatures are permitted where approved in the OM and supported by a secure identification system.

#### 22.4. Fuel Load Mass Determination

The operator shall determine fuel mass according to established procedures.

Requirements:

- using actual fuel density, or
- using calculated density per the method published in the OM, when actual density is unavailable.

All calculations must be documented in the W&B form or an attachment.

#### 22.5. Application of LMC (Last Minute Changes)

The operator shall maintain an LMC procedure including:

- the method for applying LMC to W&B calculations;
- allowable LMC limits without full recalculation (if established);
- documentation and confirmation requirements.

Crew and loading personnel shall:

- properly apply LMC procedures;
- consider the effect of LMC on:
  - total mass,
  - centre of gravity,
  - structural and operational loading limits,
  - OFP and W&B calculations.

#### 22.6. Oversight and Control

Through its Safety and Compliance Monitoring systems, the operator shall:

- perform random W&B documentation audits;
- ensure adherence to OM procedures;
- record non-compliances and implement corrective actions;
- provide training for staff involved in loading and mass calculations.

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	23
		Редакция Edition	00

## Глава 23. План полёта для органов ОВД

### Chapter 23. ATS Flight Plan

#### 23.1. Общие требования

Эксплуатант обязан обеспечить, чтобы оформление и подача ATS-плана полёта соответствовали требованиям ИКАО, государства эксплуатанта и государства воздушного пространства, в котором выполняется полёт.

Эксплуатант устанавливает процедуры, гарантирующие, что:

- оперативные возможности воздушного судна корректно отражены;
- изменения (re-clearance) документируются;
- ответственность за правильность подачи плана полёта закреплена в ОМ.

#### 23.2. Отражение возможностей воздушного судна и оператора

В ATS-плане полёта должны быть правильно указаны эксплуатационные возможности ВС, включая, но не ограничиваясь:

- RVSM — допуск к воздушному пространству с сокращённым вертикальным эшелонированием;
- MNPS / NAT HLA (если применимо) — возможности для полётов в воздушном пространстве Северной Атлантики;
- RNP / RNAV — навигационные спецификации по требованию маршрута;
- CPDLC / ADS-C — средства связи и слежения (при необходимости);
- DAT/DEP/COM/NAV/SUR capability codes согласно Приложению 2 ИКАО Doc 4444;
- иные доступные операционные возможности, требуемые маршрутом.

Эксплуатант обязан обеспечить:

- наличие в ОМ подробного описания того, какие коды должны использоваться для каждого типа ВС;
- обучение персонала, оформляющего ATS-планы.

#### 23.3. Учёт переоформлений

Эксплуатант обязан иметь процедуру фиксации изменений к ATS-плану полёта:

#### 23.1. General Requirements

The operator shall ensure that filing and submission of the ATS Flight Plan meets ICAO requirements, State of the Operator requirements, and the requirements of States whose airspace is used.

Procedures must guarantee:

- accurate declaration of aircraft capabilities;
- documentation of all re-clearances;
- clearly assigned responsibility for correct filing, as defined in the OM.

#### 23.2. Aircraft and Operator Capabilities

The ATS flight plan must properly indicate all operational capabilities, including but not limited to:

- RVSM capability;
- MNPS/NAT HLA (if applicable);
- RNP/RNAV specifications;
- CPDLC and ADS-C (if applicable);
- COM/NAV/SUR capability codes per ICAO Doc 4444 and Annex 2.
- other available operational capabilities required by the route.

The operator shall:

- provide detailed OM guidance on which codes apply to each aircraft type;
- train personnel responsible for submitting ATS flight plans.

#### 23.3. Recording Re-Clearances

The operator shall ensure:

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	23
		Редакция Edition	00

- любые re-clearance (переподтверждения или изменения маршрута, эшелона, точки входа в NAT и т. д.) должны быть задокументированы;

- информация должна быть отражена в:
- OFP (оперативном плане полёта),
- бортовом журнале (если применимо),
- системе диспетчерского обеспечения.
- Процедура должна содержать:
- порядок получения и подтверждения нового разрешения от ОВД;
- порядок внесения изменений в диспетчерскую документацию;
- ответственность командира за подтверждение re-clearance.

#### 23.4. Проверка соответствия

Эксплуатант в рамках мониторинга соответствия обязан регулярно проверять:

- корректность заполнения ATS-плана,
- соответствие указанных capabilities фактическому состоянию ВС,
- наличие записей по re-clearance (если они имели место),
- правильность внесения изменений в оперативную документацию.

Все выявленные несоответствия фиксируются, анализируются и устраняются согласно процедурам СУБП/мониторинга соответствия.

- all re-clearances (route, altitude, NAT entry point, etc.) are documented;

- updates are reflected in:
- the OFP,
- the journey log (if applicable),
- the dispatch system.
- Procedures must include:
- the method for receiving and acknowledging new ATC clearances;
- required updates to dispatch documentation;

- PIC responsibility for verifying and confirming re-clearance.

#### 23.4. Compliance Monitoring

The operator shall regularly verify:

- correctness of ATS flight plan entries,
- consistency of declared capabilities with actual aircraft status,
- presence of re-clearance records,
- accuracy of updates in operational documentation.

Non-compliances must be recorded, analysed, and corrected per SMS and Compliance Monitoring procedures.

 <p><b>ГАГА</b> Государственная Авиация Гражданского Воздушного Транспорта Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	24
		Редакция Edition	00

## Глава 24. Управление MEL и внесение изменений Chapter 24. MEL Management and Amendments

### 24.1. Общие требования

Эксплуатант обязан обеспечить своевременное внесение изменений в Минимальный перечень оборудования (MEL), а также в соответствующие операционные и технические процедуры, после любого применимого изменения Master MEL (MMEL), выпущенного разработчиком или государством-разработчиком.

Процедуры внесения изменений в MEL должны быть описаны в Operations Manual Part A / Maintenance Control Manual и включать:

- порядок получения MMEL revision;
- порядок анализа применимости;
- порядок обновления MEL;
- порядок согласования и подачи обновлённой версии MEL в уполномоченный орган.

### 24.2. Сроки внесения изменений

Эксплуатант обязан соблюдать установленный предельный срок:

- не более 90 календарных дней с даты вступления в силу изменения MMEL
- для подачи обновлённого MEL на утверждение в уполномоченный орган.

При необходимости запроса продления срока — процесс должен быть документирован и согласован с уполномоченным органом до истечения 90 дней.

### 24.3. Обновление операционных и технических процедур

Эксплуатант обязан обеспечить, что любые изменения в MMEL, влияющие на:

- интервалы устранения неисправностей
- операционные процедуры (O),
- технические процедуры (M),
- должны быть корректно отражены в:
  - MEL,
  - SOP (если применимо),
  - соответствующих разделах технической документации,

### 24.1. General Requirements

The operator shall ensure timely incorporation of all applicable MMEL revisions into the MEL and related operational/maintenance procedures.

Procedures must be defined in the OM Part A and the Maintenance Control Manual, including:

- receipt of MMEL revisions;
- applicability review;
- MEL updating;
- submission of updated MEL to the competent authority.

### 24.2. Amendment Time Limits

The operator shall comply with the maximum allowed timeframe:

- • not more than 90 days from the MMEL effective date
- • for submitting the amended MEL to the competent authority.

Any request for extension must be documented and coordinated before the 90-day limit expires.

### 24.3. Updating Operating and Maintenance Procedures

The operator shall ensure that MMEL changes affecting:

- • rectification intervals,
- • operational procedures (O),
- • maintenance procedures (M),
- are properly incorporated into:
  - • the MEL;
  - • relevant SOPs;
  - • technical documentation;

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	24
		Редакция Edition	00

- инструкциях по взаимодействию и эксплуатационных процедурах.

Операционные сотрудники и технический персонал должны быть уведомлены о внесённых изменениях в установленном порядке.

#### 24.4. Проверка соответствия и внутренний контроль

Эксплуатант должен осуществлять внутренний мониторинг соответствия,

включая следующие проверки:

##### а) Проверка актуальности MMEL и MEL

- наличие последней редакции MMEL;
- наличие последней редакции MEL оператора;
- соответствие дат обновлений.

##### б) Проверка корректности отражения изменений

- подтверждение, что все изменённые элементы MMEL отражены в MEL;
- проверка корректности переноса всех О/М процедур;
- проверка корректности обновления интервалов устранения неисправностей.

##### в) Документирование процесса

- наличие записей об анализе изменений;
- фиксация дат получения MMEL revision;
- фиксация дат обновления MEL;
- фиксация даты подачи обновлённого MEL в уполномоченный орган.

#### 24.5. Ответственность

В рамках СУБП и Системы мониторинга соответствия оператор назначает:

- ответственное структурное подразделение за мониторинг изменений MMEL,
- ответственное лицо за анализ и подготовку обновления MEL,
- ответственное лицо за запрос и взаимодействие с авиационным органом.

- • crew coordination and operating procedures.

All operational and technical personnel shall be formally notified of these changes.

#### 24.4. Compliance Verification and Internal Oversight

The operator shall conduct internal compliance monitoring, including:

##### a) Verification of MMEL and MEL currency

- availability of the latest MMEL revision;
- availability of the latest MEL revision;
- consistency of revision dates.

##### b) Verification of correct incorporation

- confirmation that all amended MMEL items are reflected in the MEL;
- correct transfer of all O/M procedures;
- correct update of rectification intervals.

##### c) Documentation of the amendment process

- records of applicability assessment;
- date of MMEL revision receipt;
- date of MEL update;
- date of submission to the competent authority.

#### 24.5. Responsibilities

Within the Safety Management System (SMS) and the Compliance Monitoring System, the operator shall designate:

- the organisational unit responsible for monitoring MMEL amendments;
- the person responsible for analysing MMEL revisions and preparing the corresponding MEL updates;
- the person responsible for submitting requests and coordinating with the competent aviation authority.

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	25
		Редакция Edition	00

## Глава 25. Администрирование EFB Chapter 25. EFB Administration (Electronic Flight Bag)

### 25.1. Общие требования

Эксплуатант обязан назначить в структуре предприятия EFB-администратора, обеспечивающего функционирование, актуальность, безопасность и контроль инфраструктуры EFB, включая программное обеспечение, данные, права доступа и документацию.

Назначение EFB-администратора оформляется приказом по организации, и его ответственность должна быть отражена в OM- A / EFB Policy and Procedures Manual.

### 25.2. Наличие и поддержание кадровой обеспеченности

Эксплуатант обязан обеспечить:

- постоянное наличие EFB-администратора в составе организации;
- назначение дополнительного персонала (заместителей/ассистентов) при необходимости;
- контроль за актуальностью данных о назначенных лицах;
- передачу функций при увольнении, переводе или временном отсутствии EFB-администратора.

### 25.3. Компетентность и подготовка EFB-администратора

Эксплуатант обязан обеспечить, чтобы EFB-администратор и весь персонал, участвующий в администрировании EFB, прошли необходимую подготовку, включая:

- обучение основам EFB-инфраструктуры;
- обучение программному обеспечению EFB (Type A / Type B);
- обучение процедурам обновления данных, защиты информации, контроля версий;
- обучение требованиям безопасности полётов, связанным с EFB;
- обучение требованиям регулятора;
- обучение процедурам реагирования на отказ EFB.

### 25.1. General Requirements

The operator shall appoint an EFB Administrator within the organisational structure, responsible for ensuring the functionality, currency, security, and oversight of the EFB infrastructure, including software, data, access rights, and documentation.

The appointment of the EFB Administrator shall be formalised by an organisational order, and the responsibilities shall be reflected in OM-A / EFB Policy and Procedures Manual.

### 25.2. Availability and Staffing Requirements

The operator shall ensure:

- • continuous presence of an EFB Administrator within the organisation;
- • assignment of additional personnel (deputies/assistants) when required;
- • control and currency of records regarding designated personnel;
- • transfer of responsibilities in cases of resignation, reassignment, or temporary absence of the EFB Administrator.

### 25.3. Competence and Training of the EFB Administrator

The operator shall ensure that the EFB Administrator and all personnel involved in EFB administration receive appropriate training, including:

- • fundamentals of EFB infrastructure;
- • training on EFB software (Type A / Type B);
- • data update procedures, information security, and version control;
- • safety-related EFB considerations;
- • regulatory requirements;
- • procedures for EFB failure response.

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	25
		Редакция Edition	00

Все виды обучения должны быть документально подтверждены, а записи — храниться в соответствии с требованиями по учёту подготовки персонала.

#### 25.4. Обязанности EFB-администратора

EFB-администратор должен обеспечивать:

- контроль за установкой, конфигурацией и обновлением EFB-ПО;
- управление версиями программного обеспечения и баз данных;
- контроль загрузки карт, процедур, авиационных данных, руководств, NOTAM/AIS (при интеграции);
- мониторинг исправности устройств EFB (заряд, состояние, обновления);
- подготовку отчётности и взаимодействие с авиационным органом;
- обеспечение резервирования данных и восстановления (backup/restore);
- контроль корректности применения политик эксплуатации EFB экипажами;
- обеспечение защиты информации и управление доступами.

#### 25.5. Проверки в рамках внутреннего контроля

Эксплуатант обязан обеспечить ежегодную или внеплановую проверку администрирования EFB, включающую:

- проверку наличия и актуальности назначения EFB-администратора;
- проверку наличия замещающих лиц (если предусмотрено);
- проверку документации по обучению всех вовлечённых сотрудников;
- проверку соблюдения требований EFB-Policy / OM-A;
- проверку цепочки обновлений и целостности загружаемых данных;
- проверку журналов EFB-инцидентов и принятых мер.

All training shall be documented, and records retained per personnel training recordkeeping requirements.

#### 25.4. Duties of the EFB Administrator

The EFB Administrator shall ensure:

- installation, configuration, and updating of EFB software;
- • software and database version control;
- • management of charts, procedures, aviation data, manuals, NOTAM/AIS (if integrated);
- • monitoring EFB device condition (battery status, serviceability, updates);
- • preparation of reports and coordination with the aviation authority;
- • backup and restoration of data;
- • oversight of correct EFB operational use by flight crews;
- • information security and access management.

#### 25.5. Internal Control and Audits

The operator shall conduct annual or ad-hoc audits of EFB administration, including:

- verification of appointment and validity of the EFB Administrator assignment;
- verification of designated deputy personnel (if applicable);
- verification of training documentation for all involved staff;
- compliance with EFB Policy / OM-A requirements;
- integrity of update chains and correctness of loaded data;
- review of EFB incident logs and corrective actions taken.

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	26
		Редакция Edition	00

## Глава 26. Система отслеживания воздушных судов Chapter 26. Aircraft Tracking System

### 26.1. Общие требования

Эксплуатант обязан создать и поддерживать систему отслеживания воздушных судов, обеспечивающую возможность непрерывного контроля местоположения воздушных судов в пределах района эксплуатации.

Система должна функционировать в соответствии с требованиями АПКР 6, регулятора и утверждённой политики оператора.

### 26.2. Определение критериев аномального поведения ВС

Эксплуатант обязан чётко определить, что считается аномальным поведением воздушного судна, включая, но не ограничиваясь:

- отклонение от маршрута;
- длительное отсутствие позиционных отчётов;
- неожиданное снижение/набор высоты;
- несоответствие скорости ожидаемым параметрам;
- потерю связи или сбой бортовых систем передачи позиции.

Определения должны быть отражены в OM-A / Operations Control Manual и доведены до персонала.

### 26.3. Соответствие системы области эксплуатации

Система отслеживания должна:

- охватывать всю географическую область полётов эксплуатанта;
- обеспечивать получение позиционных данных от всех типов воздушных судов, задействованных в операциях;
- соответствовать требованиям к точности и частоте позиционных отчётов, установленным регулятором;
- обеспечивать бесперебойную работу при всех предусмотренных вариантах эксплуатации (международные рейсы, удалённые районы, океанические участки и др.).

### 26.1. General Requirements

The operator shall establish and maintain an aircraft tracking system enabling continuous monitoring of aircraft position within the operational area.

The system shall function in accordance with ARKR 6, requirements, regulatory requirements, and the operator's approved policy.

### 26.2. Definition of Abnormal Aircraft Behaviour

The operator shall clearly define what constitutes abnormal aircraft behaviour, including but not limited to:

- route deviation;
- extended absence of position reports;
- unexpected altitude changes;
- deviations in speed inconsistent with expected parameters;
- loss of communication or malfunction of onboard position-reporting systems.

These definitions shall be included in OM-A / Operations Control Manual and communicated to relevant personnel.

### 26.3. System Adequacy for the Operational Area

The tracking system shall:

- cover the entire geographical area of the operator's activities;
- ensure receipt of position data from all aircraft types involved in operations;
- meet accuracy and position-report frequency requirements established by the regulator;
- ensure uninterrupted performance under all operational scenarios (international routes, remote areas, oceanic segments, etc.).

	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b>  <b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	26
		Редакция Edition	00

#### 26.4. Обеспечение непрерывного отслеживания допущенного воздушного судно

Эксплуатант обязан обеспечить, чтобы воздушные суда, подпадающие под требования к обязательному отслеживанию:

- отслеживались непрерывно от взлёта до посадки;
- передавали позиционные данные с периодичностью не реже одного раза в 15 минут;
- имели резервные каналы связи при отказе основного;
- автоматически идентифицировались в системе и отображались в реальном времени.

#### 26.5. Взаимодействие с провайдерами аэронавигационного обслуживания (АНС)

Эксплуатант обязан:

- предоставить компетентным ANSP/AIS органам актуальные контактные данные, включая:
  - оперативно-диспетчерский центр (OCC);
  - резервные контактные номера;
  - e-mail для аварийных уведомлений;
- обеспечить постоянную доступность OCC;
- своевременно обновлять переданные контактные данные.

#### 26.6. Технические требования к системе

Система отслеживания должна обеспечивать:

- корректное отображение данных о местоположении;
- архивацию отчетов о позициях;
- контроль целостности данных;
- автоматическое уведомление OCC о нештатных ситуациях (аномальное поведение ВС);
- интеграцию с внутренними системами оператора при необходимости.

#### 26.7. Контроль, аудит и документирование

Эксплуатант обязан:

#### 26.4. Continuous Tracking of Eligible Aircraft

The operator shall ensure that aircraft subject to mandatory tracking requirements:

- are tracked continuously from take-off to landing;
- transmit position data at intervals not exceeding 15 minutes;
- have backup communication channels in case of primary system failure;
- are automatically identified and displayed within the tracking system in real time.

#### 26.5. Coordination with Air Navigation Service Providers (ANSP)

The operator shall:

- • provide the competent ANSP/AIS bodies with accurate contact details, including:
  - Operations Control Centre (OCC),
  - backup contact numbers,
  - emergency notification e-mail;
- • ensure continuous availability of OCC;
- • ensure timely updating of contact information.

#### 26.6. Technical Requirements

The tracking system shall provide:

- accurate aircraft position display;
- archival storage of position reports;
- data integrity controls;
- automatic OCC alerts in case of abnormal behavior;
- integration with internal operational systems when required.

#### 26.7. Monitoring, Audit, and Documentation

The operator shall:

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	26
		Редакция Edition	00

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- проводить регулярный контроль функционирования системы;</li> <li>- документировать случаи аномального поведения и принятые меры;</li> <li>- обеспечивать наличие процедур реагирования OCC при потере отслеживания или отклонении ВС;</li> <li>- включать проверку системы в ежегодные внутренние аудиты SMS/Compliance Monitoring.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- perform regular checks of system performance;</li> <li>- document all abnormal behaviour events and corrective actions taken;</li> <li>- maintain OCC procedures for response to tracking loss or aircraft deviation;</li> <li>- include system performance assessment in annual SMS / Compliance Monitoring audits.</li> </ul> |
|---|--|

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданского Воздушного Транспорта Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	27
		Редакция Edition	00

## Глава 27. Требования к оборудованию воздушных судов средствами определения точки окончания полёта

### Chapter 27. Requirements for Airborne Equipment Providing a Robust and Automatic Determination of the End-of-Flight Location

#### 27.1. Область применения

Данные требования распространяются на следующие типы воздушных судов:

1. Все воздушные суда с максимальной сертифицированной взлётной массой (MCTOM) > 27 000 кг, имеющие максимальную операционную конфигурацию пассажирских кресел (MOPSC) > 19, для которых индивидуальное Свидетельство Летной годности (CofA) выдано 01.01.2024 или позднее.

2. Все воздушные суда с MCTOM > 45 500 кг, для которых индивидуальное CofA выдано 01.01.2024 или позднее.

#### 27.2. Общие требования

Эксплуатант обязан обеспечить, чтобы соответствующие воздушные суда были оснащены надёжными (robust) и автоматическими средствами, позволяющими:

- • точно определить местоположение точки окончания полёта,
- • после авиационного происшествия, при котором воздушное судно получило значительные повреждения,
- • с целью облегчения поиска и спасательных мероприятий, расследования и оперативного реагирования.

#### 27.3. Функциональные характеристики системы

Используемое оборудование должно обеспечивать:

- автоматическую передачу данных о местоположении при срабатывании критериев окончания полёта;
- устойчивость к повреждениям, связанным с аварийным приземлением, пожаром, ударными нагрузками;
- возможность работы автономно при отказе основных систем борта;
- совместимость с действующими международными системами поиска и

#### 27.1. Scope

These requirements apply to the following categories of aeroplanes:

1. All aeroplanes with an MCTOM > 27 000 kg and an MOPSC > 19, for which an individual Certificate of Airworthiness (CofA) has been first issued on or after 01 January 2024.

2. All aeroplanes with an MCTOM > 45 500 kg, for which an individual CofA has been first issued on or after 01 January 2024.

#### 27.2. General Requirements

The operator shall ensure that all applicable aeroplanes are equipped with robust and automatic means capable of:

- accurately determining the location of the end-of-flight point,
- following an accident in which the aeroplane has been severely damaged
- in order to support search and rescue activities, accident investigation and timely response actions.

#### 27.3. Functional Capabilities of the System

The installed equipment shall provide:

- automatic transmission of position data upon activation triggered by end-of-flight criteria;
- resistance to damage associated with crash impact, fire, structural deformation, or overload;
- autonomous operation in case of loss of main aircraft systems;
- automatic activation without flight crew involvement.

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	27
		Редакция Edition	00

спасания;

 <p><b>ГАГА</b> Государственная Авиационная Генеральная Администрация Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	27
		Редакция Edition	00

#### 27.4. Внедрение и поддержание

Эксплуатант обязан:

- интегрировать систему в эксплуатационную документацию (OM-A, MEL, ERP и др.);
- обеспечить наличие процедур по техническому обслуживанию и периодической проверке работоспособности;
- обучить технический и лётный персонал особенностям функционирования и применения системы;

#### 27.5. Контроль соответствия

Эксплуатант должен обеспечивать:

- наличие подтверждающей документации о соответствии оборудования требованиям регулятора (EASA, ICAO, SCAA);
- • контроль корректной установки и конфигурации системы во всех ВС, подпадающих под область применения;
- • аудит интеграции оборудования в перечень эксплуатационной документации и внутренних процедур.

#### 27.6. Требования к работе бортовой системы

##### 27.6.1. Общие требования

Эксплуатант обязан обеспечить, чтобы все воздушные суда, оснащённые средствами определения точки окончания полёта или любыми связанными системами связи/навигации/наблюдения, использовали бортовые системы, соответствующие действующим нормам лётной годности и эксплуатационным требованиям.

##### 27.6.2. Требования к одобрению оборудования

Бортовая система, установленная на воздушном судне, должна:

1. Иметь одобрение в соответствии с применимыми требованиями по лётной годности, выданное компетентным органом (EASA, SCAA или государственным органом государства регистрации).
2. Соответствовать спецификациям сертификации EASA “Certification Specifications for Airborne Communications, Navigation and Surveillance (CS-ACNS)”, либо эквивалентным нормам, принятым государством регистрации ВС.

#### 27.4. Implementation and Maintenance

- integrate the system into operational documentation (OM-A, MEL, ERP, and related manuals);
- establish maintenance and periodic serviceability check procedures;
- document all activations, malfunctions, and maintenance actions.

#### 27.5. Compliance Monitoring

The operator shall ensure:

- availability of documentation demonstrating compliance of the equipment with regulatory requirements (EASA, ICAO, SCAA or State of Registry);
- correctness of installation and system configuration on all applicable aeroplanes;
- audit and verification of proper integration of the system into operational documentation and internal procedures.

#### 27.6. Performance of the Airborne System

##### 27.6.1. General Requirements

The operator shall ensure that aeroplanes equipped with an end-of-flight location system, or with any related communication/navigation/surveillance systems, use airborne equipment compliant with all applicable airworthiness and operational requirements.

##### 27.6.2. Equipment Approval Requirements

The airborne system installed on the aeroplane shall:

1. Hold an airworthiness approval issued by the competent authority (EASA, SCAA, or State of Registry authority) in accordance with the applicable airworthiness requirements.
2. Comply with the EASA Certification Specifications for Airborne Communications, Navigation and Surveillance (CS-ACNS) or equivalent standards accepted by the State of Registry.

 <p><b>ГАГА</b> Государственная Авиация Гражданской Республики Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	27
		Редакция Edition	00

### 27.6.3. Соответствие техническим стандартам Бортовая система должна обеспечивать:

- надёжность функционирования в полёте, включая устойчивость к отказам;
- автоматическую или иницируемую передачу данных в соответствии с установленными протоколами;
- совместимость с системами наблюдения, связи и навигации, используемыми в регионе выполнения полётов;
- способность функционировать в условиях нарушения энергоснабжения, частичных отказов систем и внешних воздействий.

### 27.6.4. Включение в эксплуатационные документы

Эксплуатант обязан включить в OM-A / OM-B / OM-C / OM-D:

- описание бортовой системы;
- требования к её эксплуатации;
- список процедур при отказах и ограничениях;

Руководства по эксплуатации

### 27.6.5. Контроль соответствия и поддержание летной годности

Эксплуатант должен:

- обеспечивать техническое обслуживание системы согласно предписанным программам (AMP/CAMP);
- документировать проверки, ремонты, обновления ПО;
- проводить регулярный контроль соответствия установленным техническим требованиям;
- обеспечивать своевременное внедрение всех обязательных бюллетеней и обновлений, связанных с CS-ACNS или эквивалентными требованиями.

### 27.7. Требования к передаче данных бортовой системой

#### 27.7.1. Общие положения

Если бортовая система определения точки окончания полёта или иная система наблюдения/отслеживания использует для передачи данных оборудование, отличное от аварийных радиомаяков (ELT), эксплуатант обязан обеспечить соответствие

### 27.6.3. Compliance with Technical Standards

The airborne system shall ensure:

- operational reliability, including fault-tolerance;
- compatibility with surveillance, communication and navigation systems used along the intended route of flight;
- compatibility with surveillance, communication and navigation systems used along the intended route of flight;
- operational capability under degraded power supply, system failures or environmental impacts.

### 27.6.4. Inclusion in Operational Documentation

The operator shall incorporate into OM-A / OM-B / OM-C / OM-D:

- a description of the airborne system;
- operational requirements;
- failure and limitation procedures.

(OM-A/OM-B/OM-C/D).

### 27.6.5. Continuing Airworthiness and Compliance Control

The operator shall:

- maintain the system in accordance with the approved maintenance programme (AMP/CAMP);
- document all inspections, repairs, and software updates;
- perform regular checks for compliance with applicable technical requirements;
- implement mandatory bulletins and revisions related to CS-ACNS or equivalent standards in a timely manner.

### 27.7. Transmission Service Requirements

#### 27.7.1. General Provisions

When the end-of-flight location system or any surveillance/tracking system uses transmission means other than Emergency Locator Transmitters (ELTs), the operator shall ensure compliance with all applicable data transmission requirements.

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	27
		Редакция Edition	00

установленным требованиям к передаче информации.

27.7.2. Требования к функционированию передающих средств

Эксплуатант должен удостовериться, что используемая система передачи данных:

1. Обеспечивает устойчивую и непрерывную передачу информации при нормальных и аварийных условиях полёта.
2. Является совместимой с установленной на воздушном судне бортовой системой, обеспечивающей передачу координат и других данных.
3. Соответствует применимым требованиям по лётной годности, включая спецификации по связи, навигации и наблюдению.
4. Имеет документированную и одобренную эксплуатантом и авиационными властями конфигурацию, включая использование систем спутниковой связи, ADS-C, ACARS, CPDLC или других каналов передачи.

27.7.3. Проверка работоспособности

Эксплуатант должен:

- проверять наличие связи и корректность передачи данных при подготовке ВС к полёту;
- обеспечивать регулярное техническое обслуживание оборудования, задействованного в передаче данных;
- документировать все случаи отказов, прерываний передачи или аномалий;
- обеспечивать устранение неисправностей в срок, установленный эксплуатационной документацией (в т.ч. MEL при наличии ограничений).

27.7.4. Управление рисками

Если система зависит от внешних поставщиков услуг (например, провайдеров спутниковой или наземной связи), эксплуатант обязан:

- оценить риски потери сигнала или деградации передачи данных;
- предусмотреть альтернативные способы передачи информации при потере основного канала;
- включить данные риски в систему управления безопасностью (СУБП/SMS);

27.7.2. Functional Requirements for Transmission Means

The operator shall ensure that the transmission system:

1. Provides reliable and continuous data transmission under both normal and abnormal flight conditions.
2. Is fully compatible with the airborne equipment providing the end-of-flight position.
3. Meets applicable airworthiness requirements related to communications, navigation and surveillance.
4. Has a documented configuration approved by the operator and the competent authority, including, where applicable, the use of SATCOM, ADS-C, ACARS, CPDLC, or other transmission channels.

27.7.3. Serviceability Checks

The operator shall:

- verify the availability and proper functioning of transmission capability before each flight, as required;
- ensure periodic maintenance of all equipment involved in the transmission chain;
- document all failures, interruptions or anomalies;
- rectify any malfunctions within MEL limits and applicable operational requirements.

27.7.4. Risk Management

If the transmission system relies on external service providers (e.g., satellite or terrestrial communication providers), the operator shall:

- assess risks of signal loss or degradation;
- ensure availability of alternative transmission means when the primary channel fails;
- include such risks in the operator's SMS;

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	27
		Редакция Edition	00

- |  |  |
|--|--|
| <p>- обеспечить наличие процедур действий экипажа и наземного персонала при отказе системы передачи информации.</p> <p>27.7.5. Документация и включение в ОМ</p> <p>Эксплуатант обязан включить в эксплуатационные документы (ОМ-А / ОМ-В / ОМ-Д):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- описание используемых средств передачи данных;</li> <li>- условия использования;</li> <li>- ограничения и особенности функционирования;</li> <li>- процедуры действий экипажа в случае потери связи или передачи данных;</li> <li>- требования по техническому обслуживанию и контролю работоспособности.</li> </ul> | <p>- establish procedures for crew and ground personnel in case of transmission failure.</p> <p>27.7.5. Documentation and OM Requirements</p> <p>The operator shall include in OM-A / OM-B / OM- D:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- a description of all data transmission means used;</li> <li>- conditions and;</li> <li>- limitations of use;</li> <li>- crew procedures for loss of communication or loss of transmission capability;</li> <li>- maintenance and serviceability inspection requirements.</li> </ul> |
|--|--|

 <p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	28
		Редакция Edition	00

## Глава 28. Процедуры экипажа по использованию бортовой системы Chapter 28. Flight Crew Procedures for the Use of the Airborne System

### 28.1. Общие положения

Эксплуатант обязан разработать и внедрить процедуры для лётного экипажа, регулирующие использование бортовой системы передачи данных/определения точки окончания полёта, включая её ручную активацию и ручную деактивацию.

Все процедуры должны быть отражены в соответствующих частях Руководства по эксплуатации (ОМ-А/ОМ-В).

### 28.2. Ручная активация системы

Эксплуатант обязан предусмотреть, что:

1. Ручная активация бортовой системы выполняется экипажем только в случаях, когда требуется или ожидается инициирование поисково-спасательной операции (SAR).

2. Процедура ручной активации должна описывать:

- условия, при которых может быть инициирована активация;
- порядок действий командира и второго пилота;
- подтверждение успешности активации;
- документирование события для последующего отчёта.

### 28.3. Ручная деактивация или отключение системы

В инструкциях должны быть установлены следующие требования:

1. Деактивация или отключение системы возможны только вручную и по решению командира воздушного судна.

2. После любой ручной деактивации или отключения системы экипаж обязан:

- обеспечить прекращение передачи данных;
- подтвердить на борту успешность деактивации согласно установленной процедуре.

### 28.4. Уведомление соответствующего органа ОВД (ATS)

### 28.1. General Provisions

The operator shall develop and implement procedures for the flight crew governing the use of the airborne data-transmission/end-of-flight determination system, including manual activation and manual deactivation.

All procedures shall be included in the appropriate sections of the Operations Manual (OM-A / OM-B).

### 28.2. Manual Activation of the System

The operator shall ensure that:

1. Manual activation of the airborne system is performed by the flight crew only when a search-and-rescue (SAR) response is required or anticipated.

2. The procedure for manual activation shall specify:

- conditions under which manual activation may be initiated;
- the required actions of the commander and the co-pilot;
- verification of successful activation;
- documentation of the event for subsequent reporting.

### 28.3. Manual Deactivation or Disabling of the System

The operator shall establish procedures ensuring that:

1. Manual deactivation or disabling of the system may be carried out only by decision of the commander.

2. Following manual deactivation or disabling, the flight crew shall:

- ensure cessation of data transmission;
- confirm successful deactivation in accordance with the established procedure.

### 28.4. Notification of the Appropriate ATS Unit

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	28
		Редакция Edition	00

Эксплуатант обязан установить процедуру, согласно которой экипаж:

- в максимально короткий срок уведомляет соответствующий орган обслуживания воздушного движения (ATS) после ручной деактивации или отключения системы,
- передаёт необходимую информацию, включая:
  - время и причину деактивации,
  - состояние воздушного судна,
  - подтверждение прекращения передачи данных,
  - оценку дальнейших действий экипажа.

28.5. Включение в эксплуатационную документацию

Эксплуатант обязан включить в ОМ:

- описание функционирования бортовой системы;
- процедуры ручной активации и ручной деактивации;
- обязанности каждого члена экипажа;
- порядок взаимодействия экипажа с ATS;
- действия при отказах или некорректной работе системы.

The operator shall establish a procedure requiring the flight crew to:

- notify the appropriate Air Traffic Services (ATS) unit as soon as practicable following manual deactivation or disabling of the system;
- provide the following information:
  - time and reason for deactivation;
  - current aircraft status;
  - confirmation that data transmission has ceased;
  - assessment of subsequent actions planned by the crew.

28.5. Inclusion in Operational Documentation

The operator shall include in the OM:

- a description of the airborne system;
- procedures for manual activation and manual deactivation;
- duties of each crew member;
- communication procedures with ATS;
- procedures applicable in case of system malfunction or abnormal behaviour.

 <p><b>ГАГА</b> Кыргызстандын Авиациясы Гражданлык Авиациясы Операторлорунун Ассоциациясы</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p>	<p>Документ № Document№</p>	<p>SCAA-OPS-GM-32</p>
	<p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	<p>Глава Chapter</p>	<p>29</p>
		<p>Редакция Edition</p>	<p>00</p>

## Глава 29. Процедуры оператора по определению состояния аварийности воздушного судна и уведомлению органов ОВД

### Chapter 29. Operator Procedures for Assessing Aircraft Distress and ATS Notification

#### 29.1. Общие положения

Эксплуатант обязан разработать и поддерживать процедуры, обеспечивающие своевременное выявление ситуаций, при которых воздушное судно может находиться в состоянии аварийности, а также процедуры уведомления компетентного органа обслуживания воздушного движения (АТС), ответственного за предоставление аварийного оповещения в соответствующем воздушном пространстве.

#### 29.2. Оценка вероятности состояния аварийности воздушного судна

Эксплуатант обязан установить процедуру, по которой уполномоченные должностные лица (оперативный контроль, диспетчер пунктов управления полётами, лётный экипаж, иные лица, определённые оператором) осуществляют оценку состояния воздушного судна. Процедура должна включать:

1. Критерии идентификации вероятного состояния аварийности, включая, но не ограничиваясь:

- отсутствие устойчивой связи с воздушным судном;
- отклонение воздушного судна от маршрута или профиля полёта без объяснимой причины;
- получение сигналов или информации о возможной технической неисправности;
- получение сообщений от третьих лиц (АНС, аэропорт, экипаж другого ВС);
- необычное или опасное поведение воздушного судна, зарегистрированное средствами наблюдения.

2. Порядок подтверждения информации, включая взаимодействие с экипажем, службами АНС, пунктом управления полётами и иными источниками данных.

3. Порядок документирования оценки и фиксации времени её проведения.

#### 29.1. General Provisions

The operator shall establish and maintain procedures ensuring timely identification of situations in which an aircraft may be in a state of distress, as well as timely notification of the competent Air Traffic Services (ATS) unit responsible for the alerting service.

#### 29.2. Assessment of a Likely Aircraft Distress Condition

The operator shall establish procedure whereby authorised personnel (operations control, flight dispatchers, flight crew, and other individuals designated by the operator) assess the aircraft status.

The procedure shall include:

1. Criteria for identifying a likely distress condition, including but not limited to:

- loss of reliable communication with the aircraft;
- unexplained deviation from route or flight profile;
- receipt of indications of possible technical malfunction;
- reports from third parties (ANS, airport, other aircraft);
- abnormal or hazardous aircraft behaviour observed through surveillance systems.

2. Verification procedures, including coordination with the crew, ANS units, operations control and other information sources.

3. Documentation requirements, including recording of assessment time and findings.

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	29
		Редакция Edition	00

### 29.3. Уведомление компетентного органа ОВД

Эксплуатант обязан установить формальную процедуру уведомления компетентного органа ATS, ответственного за предоставление аварийного оповещения, в случаях:

a) Когда состояние аварийности подтверждено или считается вероятным

Процедура должна предусматривать:

- немедленное уведомление соответствующего органа ОВД;
- передачу минимально необходимой информации:
- идентификация воздушного судна;
- последняя известная информация о местоположении;
- характер или причина подозреваемой аварийности;
- любые дополнительные данные, влияющие на принятие решения о SAR;
- запись времени оповещения и подтверждение приёма информации ATS.

b) Когда состояние аварийности более не существует

Эксплуатант обязан предусмотреть:

- немедленное уведомление ATS о прекращении состояния аварийности;
- передачу минимально необходимой информации:
- идентификация воздушного судна;
- последняя известная информация о местоположении;
- характер или причина подозреваемой аварийности;
- любые дополнительные данные, влияющие на принятие решения о SAR;
- запись времени оповещения и подтверждение приёма информации ATS.

b) Когда состояние аварийности более не существует

Эксплуатант обязан предусмотреть:

- немедленное уведомление ATS о прекращении состояния аварийности;
- передачу актуальной информации о статусе полёта;

### 29.3. Notification of the Competent ATS Unit

The operator shall establish a formal procedure for notifying the competent ATS unit in the following cases:

a) When distress is confirmed or considered likely

The procedure shall include:

- immediate notification of the appropriate ATS unit;
- transmission of the minimum required information:
- aircraft identification;
- last known position;
- description of the suspected distress condition;
- any additional data relevant to SAR initiation;
- recording of notification time and ATS acknowledgement.

b) When the distress condition no longer exists

The operator shall ensure:

- immediate notification of the appropriate ATS unit;
- last known position;
- aircraft identification;
- last known position;
- description of the suspected distress condition;
- recording of notification time and ATS acknowledgement.
- recording of notification time and ATS acknowledgement.

b) When the distress condition no longer exists

The operator shall ensure:

- immediate notification of the ATS unit that the distress phase has ended;
- provision of updated flight status information;

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	29
		Редакция Edition	00

- указание причин, по которым состояние аварийности признано снятым;
- документирование факта уведомления.

29.4. Включение в руководство по производству полетов

Эксплуатант обязан включить указанные процедуры:

- в соответствующие разделы ОМ-А (операционная политика, процедуры в особых обстоятельствах);
- в ОМ-С (если применимо — локальные процедуры в аэропортах базирования);
- в ОМ-D (если процедура связана с действиями диспетчеров/оперативного контроля).

- statement of the reason for terminating the distress condition;
- documentation of the notification event.

29.4. Inclusion in the Operations Manual

The operator shall incorporate these procedures into:

- ОМ-А — operational policies and special-case procedures;
- ОМ-С — airport-specific procedures (if applicable);
- ОМ-D — procedures related to dispatch/operations control functions.

	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	30
		Редакция Edition	00

## Глава 30. Ограничение последствий ложных срабатываний бортовой системы Chapter 30. Limiting the Effects of False Alerts

### 30.1. Общие требования

Эксплуатант обязан разработать и поддерживать процедуры, направленные на предотвращение нежелательных последствий ложных срабатываний бортовой системы автоматического определения места окончания полёта, а также на обеспечение надлежащего анализа и документирования таких событий.

### 30.2. Отключение требуемых функций

1. Установить порядок отключения любой из требуемых функций бортовой системы, в случае если её дальнейшая работа может привести к ложному оповещению или препятствовать нормальной эксплуатации воздушного судна.

2. Процедуры должны включать:

- условия, при которых допускается отключение;
- перечень лиц, имеющих право выполнять отключение;
- требования к обязательному информированию экипажа, оперативного контроля и соответствующего органа ОВД (если применимо);
- порядок последующей проверки состояния системы.

### 30.3. Признание системы неисправной в полёте

Эксплуатант обязан:

1. Считать бортовую систему неисправной, если в ходе одного полёта произошло несколько случаев нежелательной автоматической активации системы.

2. В таких случаях оператор обязан:

- задокументировать факт повторных активаций;
- определить статус «inoperative» до выполнения технической проверки в соответствии с MEL/оперативными процедурами;

### 30.1. General Requirements

The operator shall establish and maintain procedures to prevent adverse consequences of false activations of the end-of-flight location system and to ensure proper analysis and documentation of such events.

### 30.2. Disabling Required Functions

1. Establish procedures for disabling any required function of the airborne system if its continued operation may cause false alerts or interfere with normal aircraft operation.

2. The procedure shall specify:

- conditions under which disabling is permitted;
- personnel authorised to disable the system;
- mandatory notification of the crew, operations control and the relevant ATS unit (where applicable);
- requirements for subsequent system verification.

### 30.3. Declaring the System Inoperative During Flight

The operator shall:

1. Consider the system inoperative if multiple undesirable automatic activations occur during a single flight.

In such cases, the operator shall:

- document all activations;
- apply the "inoperative" status in accordance with MEL and operational procedures;

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	30
		Редакция Edition	00

- обеспечить информирование технической службы и внесение соответствующей записи в технический журнал ВС.

#### 30.4. Анализ ложных срабатываний

Эксплуатант обязан:

1. Проводить анализ всех нежелательных активаций системы — как автоматических, так и ручных, включая:

- сбор данных об обстоятельствах события;
- определение вероятной причины ложного срабатывания;
- оценку рисков и возможного влияния на безопасность полётов;
- разработку корректирующих и предупреждающих действий (если применимо).

1. Хранить результаты анализа не менее 12 месяцев.

2. Предоставлять результаты анализа по запросу компетентного органа SCAA/CAA.

2.X.31.5. Документирование в эксплуатационной документации

Оператор обязан отразить данные процедуры в следующих документах:

- OM-A — политика и общие процедуры;
- OM-B — технические аспекты и связи с MEL;
- OM-D — обязанности оперативного контроля и диспетчеров (если применимо);
- ERP — порядок реагирования в случае ложных тревог.

- notify maintenance personnel and enter the discrepancy into the aircraft technical log.

#### 30.4. Analysis of False Alerts

The operator shall:

1. Conduct an analysis of all undesirable activations—automatic or manual—including:

- collection of circumstances surrounding the event;
- identification of probable causes;
- assessment of risks and potential impact on flight safety;
- development of corrective and preventive measures where applicable.

1. Retain the results of the analysis for not less than 12 months.

2. Provide the analysis to the competent authority (SCAA/CAA) upon request.

2.X.31.5. Documentation in Operational Manuals

The operator shall incorporate these procedures into:

- OM-A — policies and general procedures;
- OM-B — technical procedures and MEL interface;
- OM-D — operations control/dispatcher procedures (if applicable);
- ERP — actions required in case of false alerts.

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	31
		Редакция Edition	00

## Глава 31. Операционные проверки записей бортовых самописцев Chapter 31. Operational Checks of Flight Recorder Recordings

### 31.1. Общие требования

Эксплуатант обязан обеспечивать регулярные операционные проверки и оценки записей всех установленных бортовых регистраторов для подтверждения их дальнейшей работоспособности и соответствия эксплуатационным и нормативным требованиям.

Данные проверки должны проводиться в соответствии с установленными периодичностями и методами, отражёнными в эксплуатационной документации эксплуатанта и действующих требованиях гражданской авиации.

### 31.2. Проверка параметрического самописца

1. Проводить инспекцию записей FDR не реже одного раза в год, за исключением случаев, указанных в АПКР-6.

2. Подтверждать:

- наличие и качество записи всех требуемых параметров;
- отсутствие потерь данных или деградации каналов записи;
- корректность времени и синхронизации записи;
- соответствие параметров ожидаемым значениям.

### 31.3. Проверка записей каналов Data Link

1. Проводить инспекцию записей средств передачи данных не реже одного раза в 4 года.

2. Проверка должна включать:

- доступность записей;
- читаемость и полноту информации;
- корректность работы аппаратуры регистрации.

### 31.4. Проверки других бортовых самописцев

К самописцам, отличным от FDR, относятся:

- CVR (речевой самописец);
- AIRBORNE IMAGE RECORDER (если применяется);
- другие специализированные устройства.

### 31.1. General Requirements

The operator shall perform regular operational checks and evaluations of all installed flight recorders to ensure continued serviceability and compliance with applicable operational and regulatory requirements.

Checks shall be carried out in accordance with the intervals and methods specified in the operator's documentation and civil aviation regulations.

### 31.2. Flight Data Recorder (FDR) Checks

1. Conduct FDR recording inspections at least annually, except as provided in ARKR-6.

2. Confirm:

- availability and quality of all required parameters;
- absence of data loss or degradation;
- correctness of recording timing and synchronization;
- conformity of parameters with expected values.

### 31.3. Data Link Recording Checks

1. Conduct inspections of data link recordings at least once every 4 years.

2. Verify:

- availability of recordings;
- readability and completeness of information;
- correct operation of recording equipment.

### 31.4. Checks of Other Flight Recorders

These include:

- CVR (cockpit voice recorder);
- airborne image recorders (where applicable);
- other specialized recording devices.

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	31
		Редакция Edition	00

Эксплуатант обязан:

1. Проводить инспекции этих устройств не реже одного раза в 2 года.
2. Проверки должны подтверждать:
  - качество
  - полноту записи;
  - отсутствие технических отказов и сбоев.

### 31.5. Устройства без средств предполётной проверки

Если на борту отсутствуют визуальные или звуковые средства, позволяющие выполнить предполётную проверку самописца, эксплуатант обязан:

1. Проводить операционную проверку соответствующего самописца с интервалом не

более:

- 150 лётных часов, или
- 7 календарных дней, в зависимости от того, какой срок эксплуатант считает наиболее подходящим.

### 31.6. Калибровка параметров FDR

Эксплуатант обязан:

1. Не реже одного раза в 5 лет, либо чаще, если так рекомендовано производителем датчиков, проверить:

- корректность записи параметров, не контролируемых другими системами ВС;
- соответствие параметров установленным допускам калибровки;
- отсутствие ошибок в инженерных алгоритмах пересчёта данных (engineering conversion routines).

2. По результатам проверки:

- оформлять отчёт;
- при необходимости инициировать
- обеспечивать архивирование результатов.

### 31.7. Взаимодействие с инспектором по лётной годности

В случаях, связанных с:

- калибровкой FDR;
- оценкой качества записи параметров;
- подтверждением корректности инженерных алгоритмов;

The operator shall:

1. Inspect such devices at least once every 2 years.
2. Confirm:
  - audio/video quality;
  - completeness of recordings;
  - absence of malfunctions.

### 31.5. Recorders Without Pre-Flight Check Means

If a recorder has no aural or visual means of pre-flight checking, the operator shall:

1. perform an operational check at intervals not exceeding:

- 150 flight hours, or
- 7 calendar days, whichever the operator considers more suitable.

### 31.6. FDR Parameter Calibration

The operator shall:

1. At least every 5 years, or more frequently if recommended by the sensor manufacturer, verify:

- correct recording of all parameters not otherwise monitored;
- compliance with calibration tolerances;

- accuracy of engineering conversion routines.

2. Prepare a report, initiate corrective actions if required, and archive the results.

- to prepare a report;
- to initiate actions when necessary;
- to ensure archiving of the results.

### 31.7. Coordination With Airworthiness Inspector

In cases related to:

- calibration of the FDR;
- assessment of the quality of recorded parameters;
- verification of the correctness of engineering conversion algorithms;

	<p align="center"><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p align="center"><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Глава Chapter	31
		Редакция Edition	00

эксплуатант обязан обеспечить взаимодействие с инспектором по лётной годности (AWI) для совместного выполнения проверки или представления материалов.

For calibration-related or technical-quality assessments, the operator shall coordinate with the Airworthiness Inspector (AWI) to conduct joint inspections or present required evidence.

### 31.8. Документирование и хранение данных

Эксплуатант обязан:

1. Документировать каждую выполненную проверку.
2. Хранить отчёты и данные проверок в соответствии с установленными сроками (не менее 5 лет либо больше, если это предусмотрено политикой эксплуатанта).
3. Обеспечивать доступность материалов для инспекций SCAA/CAA.

### 31.8. Documentation and Record Retention

The operator shall:

1. Document each completed inspection.
2. Retain check reports and evaluation data for at least 5 years, or longer if required by operator policy.
3. Ensure availability of documentation for SCAA/CAA inspections.

 <b>ГАГА</b> Государственная Авиационная Гражданской Авиации Кыргызской Республики	<b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b>  <b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Приложение Appendix	1
		Редакция Edition	00

**Приложение 1**  
**Appendix 1**

**Checklist Base audit**  
**Чек-лист базового аудита**

Эксплуатант воздушных перевозок / Air Operator	Дата / Date	Инспектор(ы) (ФИО / подпись) / Inspector(s) (Name/signature)	Ссылка / Ref.
<b>Цель:</b>			
<b>Purpose:</b>			
<b>Состав группы аудита:</b> <b>Audit team composition:</b>		<b>Лица, подлежащие аудиту:</b> <b>Auditees names:</b>	

*Подписывая настоящий чек-лист, я подтверждаю, что на момент проведения данного мероприятия у меня отсутствовал какой-либо конфликт интересов в отношении вышеуказанного эксплуатанта.*  
*By signing this checklist, I hereby confirm that, at the time of performing this activity, I did not have any conflict of interest to declare regarding the above-mentioned operator.*

№	Нормативное основание несоответствия / Legal basis for non-compliances	Выявленные несоответствия / Non-compliances

<p><b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p><b>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</b></p> <p><b>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</b></p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Приложение Appendix	1
		Редакция Edition	00

<b>Перечень замечаний / List of remarks</b>	
<b>Ссылка на замечание / Ref remarks</b>	<b>Замечание / Remarks</b>

**Дополнительные примечания / комментарии:**

**Additional notes/comments:**

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</p> <p>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
	Приложение Appendix	1
	Редакция Edition	00

NA = не применяется; C = соответствует; NC = не соответствует; R = замечание; N/R = не проверено.  
 NA = Not Applicable; C = Compliant; NC = Not Compliant; R = Remark; N/R = Not Reviewed

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
<b>Инфраструктура / Facilities</b>				
<b>Общие положения / General</b>				
	<p>Организационные положения <i>Organisational considerations</i></p>	<p>1. Эксплуатант установил функционирующую систему управления, обеспечивающую преемственность в деятельности компании и эффективный контроль за осуществлением операций. <i>The operator has established a functional management system that has continuity in the company and ensures positive and effective control over operations.</i></p> <p>2. Эксплуатант назначил ответственного руководителя, который несёт общую ответственность, включая полномочия и контроль над необходимыми ресурсами для финансирования и реализации политик и процедур, применимых к операциям компании. <i>The operator has nominated an accountable manager who has overall responsibility including authority and control over the necessary resources to finance and implement the policies and procedures specific to the company's operations.</i></p> <p>3. Эксплуатант определил и установил распределение обязанностей внутри системы управления, обеспечив выполнение требований и установление внутренних стандартов. <i>The operator has identified and established responsibilities within the management system to ensure that requirements are met and that internal standards are established.</i></p> <p>4. Эксплуатант установил чёткую политику непредупредительного (некарательного) отчётности. Политика предусматривает, что сообщения об ошибках, совершённых без умысла или небрежности, не повлекут дисциплинарных или карательных мер в отношении лица, сделавшего сообщение, за исключением случаев, когда доказано, что ошибки являются результатом противоправных действий или грубой неосторожности. <i>The operator has established a clear policy on the non-punitive reporting system within the company. This policy provides that the reporting of errors made without premeditation or carelessness will not result in disciplinary or punitive action against the person who reported it unless it is proven that these errors are the result of illegal activity or gross negligence.</i></p> <p>5. Эксплуатант утвердил формальную политику, определяющую безопасность полётов как фундаментальный принцип проводимых операций. <i>The operator has established a formal policy designating safety as a fundamental principle within the specific operations.</i></p> <p>6. Эксплуатант обеспечил определение, документирование и доведение обязанностей сотрудников до сведения персонала, включая все основные направления лётной деятельности.</p>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов

Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators

Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-32
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
		<p><i>The operator has ensured that responsibilities are defined, documented and communicated within the company, including all fundamental areas of flight operations.</i></p> <p>7. Эксплуатант назначил уполномоченное должностное лицо для каждой операционной функции, а изменения в системе управления были согласованы с авиационным органом Кыргызской Республики ОГА.</p> <p><i>The operator has nominated a person from the management for each operational function, and the change in the management system has been approved by CAA.</i></p> <p>8. Эксплуатант установил эффективную систему преемственности/делегирования обязанностей на случай отсутствия должностных лиц, занимающих обязательные управленческие позиции.</p> <p><i>The operator has established an effective succession/delegation of responsibilities for mandatory management positions for the situation when the holders of these positions are absent.</i></p> <p>9. Эксплуатант создал систему, обеспечивающую ответственность держателей обязательных управленческих позиций за реализацию и контроль деятельности в области безопасности полетов и процессов по мониторингу соответствия, включая непрерывное соблюдение нормативных требований, стандартов компании и локальных процедур. Данная ответственность включает реализацию корректирующих и предупреждающих мероприятий по результатам внутренних аудитов, инспекций, расследований по вопросам безопасности и иных внутренних источников отчетности.</p> <p><i>The operator has established a system by which the holders of mandatory management positions are required to take responsibility for the implementation and monitoring of safety activities and processes and monitoring compliance, continuous compliance with regulatory requirements, company standards and local procedures. This responsibility includes the implementation of corrective and preventive actions identified by internal audits/inspections or safety investigations or any other internal reporting bodies.</i></p> <p>10. Эксплуатант установил систему управления, определяющую ответственность и полномочия лиц, взаимодействующих с внешними сторонами, включая САА/ОГА, по вопросам безопасности и мониторинга соответствия.</p> <p><i>The operator has established a management system that establishes the responsibility and authority of those who maintain contact with third parties, i.e. CAA, in matters related to safety and compliance monitoring.</i></p> <p>11. У эксплуатанта имеется процедура, устанавливающая требования и ответственность за:</p> <p><i>The operator has a procedure that defines the requirements and responsibilities for:</i></p> <p>a) оценку несоответствий; <i>a. evaluating non-conformities;</i></p> <p>b) определение причин несоответствий; <i>b. determining the causes of non-conformities;</i></p>		



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов

Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators

Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
		<p>с) определение и внедрение необходимых корректирующих мероприятий в срок не более 3 месяцев; <i>c. determining and implementing the necessary corrections and corrective actions within a period of time not exceeding 3 months;</i></p> <p>д) анализ необходимости принятия мер для предотвращения повторения несоответствий; <i>d. analyzing the need to take measures to prevent the recurrence of non-conformities;</i></p> <p>е) определение ответственных лиц и обеспечение своевременного выполнения мероприятий; <i>e. identifying the persons responsible for appropriate implementation (in a timely manner);</i></p> <p>ф) фиксацию полученных результатов; <i>f. recording the results obtained;</i></p> <p>г) управление нарушениями применимых нормативных требований. <i>g. managing violations of applicable regulations.</i></p> <p>12. Эксплуатант обеспечил наличие необходимых ресурсов для реализации и поддержания эффективного управления безопасностью и мониторингом соответствия. <i>The operator has ensured the necessary resources to implement and maintain an effective management in the field of safety and compliance monitoring.</i></p> <p>13. Обязанности и виды деятельности, возложенные на держателей обязательных управленческих должностей, являются выполнимыми, реалистичными и соответствуют их функциям. <i>The responsibilities and activities assigned to the holders of mandatory management positions are practical, appropriate and can be reasonably performed.</i></p> <p>14. Эксплуатант обеспечивает поддержание компетентности персонала, ответственного за безопасность и мониторинг соответствия, посредством регулярного обучения и, при необходимости, специализированной подготовки в соответствии с применимыми нормативными требованиями. <i>The operator shall ensure that personnel with responsibilities in the field of safety and compliance monitoring maintain their competence through ongoing training and, where appropriate, for specific functions, comply with the provisions of applicable regulations.</i></p> <p>15. Эксплуатант ведёт учёт образования, подготовки, квалификации и опыта персонала, ответственного за безопасность полётов и обеспечение качества. <i>The operator shall maintain records of the education, training, qualifications and experience of personnel with responsibilities in the field of safety and quality assurance of operations.</i></p> <p>16. Инфраструктура эксплуатанта включает необходимые условия: офисные помещения, комфортные рабочие места, надлежащее освещение, отопление, учебные классы и другие элементы, необходимые для выполнения обязанностей. <i>Infrastructure: offices, comfort, lighting, heating, training rooms, etc. are available.</i></p>		



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов

Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators

Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
АПКР 21. Глава 7 ARKR 21. Chapter 7	<p>Эксплуатант должен иметь в распоряжении инфраструктуру, обеспечивающую выполнение и организацию всех планируемых задач и видов деятельности в соответствии с применимыми требованиями.</p> <p><i>The operator shall have facilities allowing the performance and management of all planned tasks and activities in accordance with the applicable requirements.</i></p> <p>Эксплуатант обязан: <i>The operator shall:</i></p> <p>(а) использовать соответствующие средства и помещения для наземного обслуживания, обеспечивающие безопасное обслуживание его рейсов; <i>make use of appropriate ground handling facilities to ensure the safe handling of its flights;</i></p> <p>(b) обеспечивать наличие операционных помещений и инфраструктуры на основной эксплуатационной базе, соответствующих характеру и району выполняемых операций; <i>arrange operational support facilities at the main operating base, appropriate for the area and type of operation; and</i></p> <p>(с) обеспечивать достаточный объём рабочего пространства на каждой эксплуатационной базе для персонала, чья деятельность может влиять на безопасность полётов. При этом должны учитываться потребности персонала по наземному обслуживанию, персонала, ответственного за оперативное управление (operational control), помещений для хранения и размещения эксплуатационной документации, экипажей при подготовке к полёту. <i>ensure that the available working space at each operating base is sufficient for personnel whose actions may affect the safety of flight operations. Consideration shall be given to the needs of ground crew, personnel concerned with operational control, the storage and display of essential records and flight planning by crews.</i></p>	<p>- Наличие соответствующих рабочих мест/зон для всего персонала службы лётной эксплуатации. <i>Suitable areas/desks for all flight operations staff.</i></p> <p>- Наличие достаточных средств печати и копирования (принтеры/сканеры/ксероксы). <i>Adequate printing/photocopying facilities.</i></p> <p>- Наличие помещений и средств для предполётной подготовки, включая: <i>Availability of flight preparation facilities:</i></p> <p>помещения для проведения предполётного инструктажа лётного и кабинного экипажа; <i>pre-flight briefing facilities for FC and CC;</i></p> <p>соответствующие рабочие зоны/столы; <i>suitable areas/desks;</i></p> <p>наличие руководства по производству полётов (OM); <i>availability of the OM;</i></p> <p>наличие плана действий при аварийных ситуациях эксплуатанта (ERP); <i>availability of operator's ERP</i></p> <p>наличие карт и схем; <i>availability of maps and charts;</i></p> <p>доступ к нормативным документам; <i>access to regulations;</i></p> <p>наличие помещений для хранения документации; <i>adequate storage facilities;</i></p> <p>наличие средств для получения AIS-данных / NOTAM / AIC / AIP / AIRAC; <i>adequate means to obtain AIS data/NOTAMS/AIC/AIP/AIRAC;</i></p> <p>наличие средств для получения метеорологической информации; <i>adequate means to obtain MET information;</i></p> <p>наличие средств для выполнения расчётов взлётно-посадочных характеристик; <i>adequate means to perform performance calculation;</i></p> <p>наличие соответствующих средств связи (включая требования для выполнения ETOPS-операций); <i>adequate communication facilities (e.g. for ETOPS operations);</i></p> <p>наличие эксплуатационных форм (OFP, технический журнал, загрузочная ведомость и др.); <i>availability of operations forms (OFP, tech log, loadsheet, ...)</i></p> <p>наличие технических инструкций ICAO/IATA по перевозке опасных грузов. <i>availability of ICAO/IATA DG technical instructions.</i></p> <p>- Наличие надлежащих помещений и условий для подготовки диспетчеров по обеспечению полётов (если применимо) и другого наземного персонала, подлежащего специальной подготовке.</p>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов

Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators

Документ № Document №	SCAA-OPS-GM-32
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
		<p><i>Adequate facilities for the training of flight dispatchers (if applicable) and other ground staff required to receive specific training.</i></p> <p>- Наличие и соответствие помещений для проживания или размещения персонала (если применимо). <i>Availability and adequacy of accommodation or suitable accommodation (if applicable)</i></p>		
<b>Ground handling (if applicable)</b> <i>Наземное обслуживание (если применимо)</i>				
АПКР 21. Глава 7 ARKR 21. Chapter 7	<p>Эксплуатант должен иметь в распоряжении инфраструктуру, которая обеспечивает выполнение и организацию всех планируемых задач и видов деятельности в соответствии с применимыми требованиями.</p> <p><i>The operator shall have facilities allowing the performance and management of all planned tasks and activities in accordance with the applicable requirements.</i></p> <p>Эксплуатант обязан: <i>The operator shall:</i></p> <p>(а) использовать соответствующие средства и мощности наземного обслуживания, обеспечивающие безопасное обслуживание выполняемых рейсов; <i>make use of appropriate ground handling facilities to ensure the safe handling of its flights;</i></p> <p>(б) организовывать на основной эксплуатационной базе необходимые операционные помещения и инфраструктуру, соответствующие району и характеру выполняемых операций; <i>arrange operational support facilities at the main operating base, appropriate for the area and type of operation; and</i></p> <p>(в) обеспечивать достаточный объём рабочего пространства на каждой эксплуатационной базе для персонала, чья деятельность может влиять на безопасность полётов. При этом должны учитываться потребности персонала наземного обслуживания, персонала, ответственного за оперативный контроль, хранения и размещения эксплуатационной документации, подготовки экипажей к полёту. <i>ensure that the available working space at each operating base is sufficient for personnel whose actions may affect the safety of flight operations. Consideration shall be given to the needs of ground crew, personnel concerned with operational control, the</i></p>	<p>- Наличие соответствующих рабочих зон/столов для всего персонала наземного обслуживания. <i>Suitable areas/desks for all ground handling staff.</i></p> <p>- Наличие достаточных средств печати и копирования (принтеры/сканеры/копиры). <i>Adequate printing/photocopying facilities.</i></p> <p>- Наличие у персонала доступа к руководству по производству полётов (ОМ) эксплуатанта. <i>Availability of operator's OM.</i></p> <p>- Наличие адекватных средств связи. <i>Availability of adequate communication means.</i></p> <p>- Наличие сигнальных (жёлтых) жилетов для всего персонала. <i>Availability of yellow vests for all staff.</i></p> <p>- Зона регистрации пассажиров: <i>Check-in area:</i> предотвращение несанкционированного доступа; <i>Unauthorised access prevented;</i> размещение информации об опасных грузах и запрещённых к перевозке предметах; <i>DG and prohibited items displayed;</i> регулярная калибровка багажных весов; <i>Baggage scales calibrated regularly;</i> наличие багажных бирок и соответствующих форм. <i>Availability of tags and relevant forms.</i></p> <p>- Перронная зона: <i>Ramp area:</i> удовлетворительное состояние покрытия перрона; <i>Ramp surface satisfactory</i> наличие противопожарного оборудования; <i>Fire-fighting equipment available;</i> наличие контейнеров для сбора FOD; <i>Availability of FOD bins;</i> соответствие тягача требованиям по мощности/размеру для буксировки ВС;</p>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов

Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators

Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
	<i>storage and display of essential records and flight planning by crews.</i>	<i>Correct size of the tractor for pushback;</i> исправность системы предупреждения при использовании телескопического трапа/авиомоста. <i>Airbridge warning instrument operative.</i>		
<b>Грузовые операции (если применимо) Cargo (if applicable)</b>				
АПКР 19. 1.3 ARKR 19. 1.3	<p>Эксплуатант должен располагать инфраструктурой, обеспечивающей выполнение и управление всеми планируемыми задачами и видами деятельности в соответствии с применимыми требованиями. <i>The operator shall have facilities allowing the performance and management of all planned tasks and activities in accordance with the applicable requirements.</i></p> <p>Эксплуатант обязан: <i>The operator shall:</i></p> <p>(а) использовать соответствующие средства и мощности наземного обслуживания, обеспечивающие безопасное обслуживание выполняемых рейсов; <i>make use of appropriate ground handling facilities to ensure the safe handling of its flights;</i></p> <p>(b) организовывать на основной эксплуатационной базе необходимые операционные помещения и инфраструктуру, соответствующие району и характеру выполняемых операций; <i>arrange operational support facilities at the main operating base, appropriate for the area and type of operation; and</i></p> <p>(с) обеспечивать достаточный объём рабочего пространства на каждой эксплуатационной базе для персонала, чья деятельность может повлиять на безопасность полётов. При этом должны учитываться потребности: <i>ensure that the available working space at each operating base is sufficient for personnel whose actions may affect the safety of flight operations. Consideration shall be given to the needs of ground crew, personnel concerned with operational control, the storage and display of essential records and flight planning by crews.</i></p>	<p>- Наличие соответствующих рабочих мест/зон для всего персонала, занимающегося грузовыми операциями. <i>Suitable areas/desks for all cargo staff.</i></p> <p>- Наличие достаточных средств печати и копирования (принтеры/сканеры/копиры). <i>Adequate printing/photocopying facilities.</i></p> <p>- Наличие у персонала доступа к руководству по производству полётов (ОМ) эксплуатанта. <i>Availability of operator's OM.</i></p> <p>- Зона приёма груза должна соответствовать своему назначению. <i>Cargo acceptance area fit for purpose</i></p> <p>- Наличие правильной и чёткой маркировки (указателей) в зоне приёма груза. <i>Correct signage in the cargo acceptance area.</i></p> <p>- Выделенная зона для каждой обслуживаемой авиакомпании (если применимо). <i>Separate area for each airline handled (if applicable).</i></p> <p>- Наличие утверждённой процедуры по уведомлению о происшествиях и инцидентах. <i>Availability of the procedure for reporting accidents and incidents.</i></p> <p>- Склад: <i>Warehouse:</i> все грузовые места должны быть чистыми, сухими и надёжно запечатанными; <i>All packages clean, dry and properly sealed</i> хрупкие грузы и грузы, требующие особого обращения, должны быть упакованы надлежащим образом и промаркированы; <i>Fragile and items requiring special handling packed appropriately and marked</i> на ярлыке должна быть чётко указана информация и адрес организации-получателя груза; <i>Label clearly displayed and address of the organisation to receive cargo included.</i> выделенная зона для опасных грузов (DG); <i>Separate area for DG</i> опасные грузы должны иметь соответствующую маркировку; <i>DG adequately labelled</i> паллеты должны быть надёжно закреплены; <i>Pallets secured properly</i> масса груза должна быть рассчитана правильно;</p>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов

Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators

Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
		<p><i>Cargo weight calculated properly</i> 100% груза должно проходить скрининг; <i>100% cargo screened</i> ULD (контейнеры/поддоны) должны находиться в надлежащем состоянии; <i>ULDs in appropriate condition</i> спецтранспорт и оборудование GSE должны находиться в исправном состоянии и пригодны для использования. <i>GSE in good condition and fit for use.</i></p>		
<b>Оперативный контроль</b> <i>Operational control</i>				
АПКР 19. 1.3 ARKR 19. 1.3	Эксплуатант должен создать и поддерживать систему осуществления оперативного контроля над каждым рейсом, выполняемым в соответствии с условиями его сертификата. <i>The operator shall establish and maintain a system for exercising operational control over any flight operated under the terms of its certificate.</i>	<p>- Проверить, что система включает как минимум описание обязанностей, связанных с иницированием, продолжением, завершением или отклонением каждого рейса. <i>Check that it covers at least a description of responsibilities concerning the initiation, continuation and termination or diversion of each flight.</i></p> <p>- Проверить, что оперативный контроль во всех случаях остаётся в зоне ответственности эксплуатанта и не передан по договору другой организации. <i>Check that the operational control remains in any case under the operator's responsibility and is not contracted to another organisation.</i></p> <p>- Проверить соответствие организации оперативного контроля фактическому объёму и характеру деятельности эксплуатанта, имеющего сертификат эксплуатанта (например, режим работы 24/7). <i>Check adequacy of the set-up with the current operations of the AOC holder (e.g. 24/24, 7/7, ...)</i></p> <p>- В случае выполнения групповых операций (group operations) проверить, что эксплуатант осуществляет фактический и эффективный контроль над процессом. <i>In the case of group operations, check that the operator has the effective control of the process.</i></p>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
<b>Полетный диспетчер</b> <i>Flight dispatch</i>				
АПКР 6. Часть 1. §5 ARKR 6. Part 1. §5	<p><u>Процедуры:</u> <i>Procedures:</i></p> <p>- Эксплуатант обязан разработать процедуры и инструкции для безопасной эксплуатации каждого типа воздушного судна, включающие обязанности и ответственность наземного персонала и членов экипажа при выполнении всех видов операций — как на земле, так и в полёте. <i>The operator shall establish procedures and instructions for the safe operation of each aircraft type, containing ground staff and crew member duties and responsibilities, for all types of operation on the ground and in flight.</i></p>	<p>- Проверить реализацию следующих процедур (когда это возможно): <i>Check the implementation of the following procedures (when possible):</i></p> <p>процедур, связанных с задержкой рейса, и требований по обновлению предполётной документации; <i>procedures addressing delayed flight and the required update of the flight preparation documentation.</i></p> <p>резервных (аварийных) процедур на случай, например, утраты электропитания или средств связи; <i>contingency procedures in case of loss of power or communications means for example.</i></p> <p>процедур проведения предперемежной (предсменной) подготовки и инструктажа диспетчеров по обеспечению полётов (FOO/FD) перед началом их смены;</p>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов

Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators

Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
	<p>- Эксплуатант обязан определить процедуры планирования полёта, обеспечивающие безопасное выполнение рейса с учётом лётно-технических характеристик воздушного судна, других эксплуатационных ограничений, ожидаемых условий на маршруте, условий в соответствующих аэродромах или эксплуатационных точках.</p> <p><i>The operator shall specify flight planning procedures to provide for the safe conduct of the flight based on considerations of aircraft performance, other operating limitations and relevant expected conditions on the route to be followed and at the aerodromes or operating sites concerned.</i></p>	<p><i>procedures related to the briefing of FOO/FD before commencing their shift</i></p> <p>процедур, связанных с выполнением полётов над или вблизи зон конфликтов, включая реализацию мер по снижению рисков, определённых в рамках системы управления (SMS) для таких полётов.</p> <p><i>Procedures related to the operations over or near a conflict zone, including the implementation of the mitigations defined in the frame of the management system for such flights.</i></p>		
АПКР 19. 1.3 ARKR 19. 1.3	<p><u>Подготовка оперативных диспетчеров / диспетчеров по обеспечению полётов (не относящаяся к полётному контролю / мониторингу полёта)</u></p> <p><i>Flight OPS Inspector/dispatcher training (not related to flight watch/flight monitoring)</i></p>	<p>- Проверить, что численность диспетчеров по обеспечению полётов соответствует типу и сложности выполняемых операций.</p> <p><i>Check the adequate staffing of the flight dispatch taking into consideration the type and complexity of the operations.</i></p> <p>- Проверить, что данные FOO/FD прошли подготовку в соответствии с программой обучения, установленной в разделе OM-D (включая периодическую подготовку), и обучение проведено надлежащим образом квалифицированными инструкторами.</p> <p><i>Check that these FOOs/FDs have been trained in accordance with the training programme defined in OM-D (including recurrent training) by adequately qualified instructors.</i></p> <p>- Проверить, что диспетчеры прошли обучение по специфическим процессам эксплуатанта (например, оперативный контроль, ERP и др.).</p> <p><i>Check that the flight dispatchers have received a training on the operator's specifics processes (e.g. ops control, ERP ...).</i></p> <p>- Проверить, что диспетчеры прошли обучение по использованию Минимального перечня оборудования (MEL), если применимо.</p> <p><i>Check that the flight dispatchers have received a training on the use of the MEL (if applicable).</i></p> <p>- Проверить, что внедрена программа периодической подготовки диспетчеров, включая обязательный ежегодный ознакомительный полёт.</p> <p><i>Check that recurrent training has been implemented for dispatchers, including a yearly familiarisation flight.</i></p>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
АПКР 19. 1.3 ARKR 19. 1.3	<p><u>Использование FOO/FD в контексте полётного контроля / мониторинга полёта</u></p> <p>Когда эксплуатант, выполняющий коммерческие воздушные перевозки (CAT), применяет функции полётного мониторинга (flight monitoring) или полётного контроля (flight watch) в рамках системы осуществления оперативного контроля, выполнение этих функций должно</p>	<p>- Проверить, что эксплуатант, внедривший систему полётного контроля (flight watch) или полётного мониторинга (flight monitoring) в рамках топливной схемы, действительно назначает для выполнения этих функций диспетчеров по обеспечению полётов (FOO/FD).</p> <p><i>Check that an operator having established a flight watch or a flight monitoring system as part of its fuel scheme, is employing FDs/FOOs to perform those functions.</i></p>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов

Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators

Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
	осуществляться диспетчерами по обеспечению полётов (FOO/FD). <i>Use of FOO/FD in the context of flight watch/flight monitoring: When a CAT operator uses flight monitoring or flight watch as functions of a system for exercising operational control, FOOs/FDs should perform those functions.</i>	- Проверить, что данные FOO/FD прошли подготовку в соответствии с программой обучения, установленной в OM-D (включая периодическую подготовку), и обучение проведено надлежащим образом квалифицированными инструкторами. <i>Check that these FOOs/FDs have been trained in accordance with the training programme defined in OM-D (including recurrent training) by adequately qualified instructors.</i>		
АПКР 6. Часть 1. §15 ARKR 6. Part 1. §15	<u>Расчёт лётных характеристик</u> <i>Performance calculation</i>	- Проверить наличие и актуальность данных, необходимых для выполнения расчётов лётных характеристик при предполётной подготовке (на этапе диспетчеризации). <i>Check the availability and validity of the necessary data to be used for performance calculation at the dispatch.</i>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
<b>Возвратная полётная документация (подлежит хранению не менее 3 месяцев)</b> <i>Flight returned documentation (to be kept at least 3 months) (not applicable for initial certification)</i>				
Инструкция ЛМР	<u>Ведение документации</u> <i>Record-keeping</i>	- Проверить, что следующие документы хранятся в течение 3 месяцев: <i>Check that the following documents are kept for period of 3 months:</i> - оперативный план полёта (OFP), если применимо; <i>the operational flight plan, if applicable;</i> - маршрутные извещения NOTAM и брифинговая документация AIS, если они формируются эксплуатантом; <i>route-specific notice(s) to airmen (NOTAM) and aeronautical information services (AIS) briefing documentation, if edited by the operator;</i> - документация по массе и центровке; <i>mass and balance documentation;</i> - уведомления о специальных грузах, включая письменную информацию командиру воздушного судна о наличии опасных грузов, если применимо (NOTOC); <i>notification of special loads, including written information to the commander/pilot-in-command about dangerous goods, if applicable (NOTOC);</i> - путевой лист или его эквивалент; <i>the journey log, or equivalent; and</i> - отчёты о полёте, оформляемые для фиксации сведений о любых происшествиях или событиях, которые командир воздушного судна считает необходимым задокументировать. <i>flight report(s) for recording details of any occurrence, or any event that the commander/pilot-in-command deems necessary to report or record.</i>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
Инструкция ЛМР	<u>Оперативный план полёта</u> <i>OFP</i>	- Проверить, что используемый шаблон оперативного плана полёта (OFP) соответствует шаблону, установленному в Руководстве по производству полётов (OM).	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов

Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators

Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
		<p><i>Check that the OFP template used is the one described in the OM.</i></p> <p>- Проверить согласованность данных, указанных в OFP, с документацией по массе и центровке (M&amp;B).</p> <p><i>Check consistency between the OFP and the M&amp;B documentation.</i></p> <p>- Проверить, что в OFP указаны маршруты следования к запасному(ым) аэродрому(ам).</p> <p><i>Check that the route to the alternate(s) is provided on the OFP.</i></p> <p>- Проверить, что OFP подписаны командиром воздушного судна.</p> <p><i>Check that OFPs are signed by the commander.</i></p> <p>- Выполнить выборочную проверку нескольких OFP по разным маршрутам и оценить указанные выше пункты, а также последующие требования.</p> <p><i>Sample several OFP corresponding to several routes and assess the above and following points.</i></p>	<input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
АПКР 6. Часть 1. §15 ARKR 6. Part 1. §15	<u>Планирование топлива / перерасчёт топлива в полёте</u> <i>Fuel planning/in-flight re-planning</i>	<p>- Проверить правильность реализации утверждённой топливной схемы, включая возможные отклонения (если применимо), а также учёт данных полёта (маршрут, запасные аэродромы и др.), в том числе - топлива на непредвиденные ситуации (contingency fuel), конечного резерва (final reserve fuel), топлива на запасные аэродромы (alternate fuel), других предусмотренных категорий.</p> <p><i>Check the adequate implementation of the approved fuel scheme, including variations if applicable, and the flight data (route, alternates.), (e.g. contingency fuel, final reserve, alternate fuel.)</i></p> <p>- Проверить, что все фактические топливные запасы указаны в OFP корректно.</p> <p><i>Check that all actual fuel reserves are correctly stated on the OFP.</i></p> <p>- Для рейсов ETOPS (самолёты) проверить, что расчёт топлива выполнен на основе «критического топливного сценария» (critical fuel scenario).</p> <p><i>For ETOPS flights (aeroplanes), check that fuel calculation is based on the "critical fuel scenario".</i></p> <p>- Проверить, что фактический расход топлива соответствует плановому расходу (trip fuel), рассчитанному на этапе планирования полёта.</p> <p><i>Check that the fuel burned is consistent with the trip fuel calculated for the flight during the planning phase.</i></p> <p>- Проверить, что любой перерасчёт топлива в полёте выполнен в соответствии с утверждённой топливной схемой эксплуатанта.</p> <p><i>Check that any in-flight replanning has been conducted in accordance with the approved fuel scheme.</i></p>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
АПКР 6. Часть 1. §15 ARKR 6. Part 1. §15	<u>Управление топливом в полёте</u> <i>In-flight fuel management</i>	<p>- Проверить, что управление топливом в полёте осуществляется и документируется в соответствии с утверждённой процедурой (включая установленную периодичность), изложенной в ОМ (топливная схема эксплуатанта).</p>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов

Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators

Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
		<p>Verify that in-flight fuel management is carried out and recorded in accordance with the approved procedure (including the established frequency) as specified in the OM (the operator's fuel scheme).</p> <p>В случае применения процедур для изолированного аэродрома (А и Н) / процедуры RCF (только для самолётов) проверить, что проверка остатка пригодного к использованию топлива была корректно выполнена и задокументирована:</p> <p><i>In the case of the use of the isolated aerodrome (A and H)/RCF procedure (aeroplanes only), check that the verification of the remaining usable fuel:</i></p> <p>- в точке PNR / точке принятия решения — для самолётов; <i>at the PNR/decision point (aeroplanes)</i></p> <p>- в точке последнего возможного ухода — для вертолётов. <i>at the point of the last possible diversion (helicopters);</i></p> <p>- было проведено и зафиксировано надлежащим образом. <i>has been adequately conducted and recorded.</i></p>		
АПКР 6. Часть 1. §15 ARKR 6. Part 1. §15	<u>Массы членов экипажа, пассажиров и багажа</u> <i>Crew, passenger and baggage masses</i>	<p>- Проверить корректную реализацию политики по установленным стандартным массам пассажиров. <i>Check the adequate implementation of the passenger mass established policy.</i></p> <p>- Проверить использование единиц измерения (кг или фунты) в соответствии с утверждённой политикой. <i>Check the use of kg or lbs in accordance with the policy.</i></p> <p>- Проверить использование стандартных масс багажа (STD baggage masses) для воздушных судов с конфигурацией пассажирских кресел MOPSC более 19, а для остальных воздушных судов — использование фактических масс багажа. <i>Check the use of STD baggage masses for aeroplane with an MOPSC of more than 19 and the use of actual baggage masses for other aeroplanes.</i></p>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
АПКР 6. Часть 1. §15 ARKR 6. Part 1. §15	<u>Стандартные массы для прочих элементов загрузки (если применимо)</u> Эксплуатант может использовать стандартные массы для других элементов загрузки, если он подтвердит уполномоченному органу, что данные элементы имеют одинаковую массу либо их массы находятся в установленных допустимых пределах. <i>Standard masses for other load items (if applicable):</i> <i>The operator can use standard masses for other load items, if it demonstrates to the competent authority that these items have the same mass or that their masses are within specified tolerances.</i>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
АПКР 6. Часть 1. §15	<u>Масса заправленного топлива</u>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C	



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов

Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators

Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
ARKR 6. Part 1. §15	Эксплуатант должен определять массу заправленного топлива, используя фактическую плотность топлива либо, если она неизвестна, плотность, рассчитанную в соответствии с методом, установленным в руководстве по производству полётов. <u>Mass of fuel load:</u> <i>The operator shall determine the mass of the fuel load by using the actual density or, if not known, the density calculated in accordance with a method specified in the operations manual.</i>		<input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
АПКР 6. Часть 1. §15 ARKR 6. Part 1. §15	<u>Массы воздушного судна</u> <i>Aircraft masses</i>	- Проверить, что используемые массы воздушного судна соответствуют тем, которые указаны в Руководстве по производству полётов (ОМ). <i>Check that the aircraft masses used are the ones declared in the OM.</i>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
АПКР 6. Часть 1. Приложение 13 ARKR 6. Part 1, Appendix 13	<u>Содержание предполётного пакета документов</u> <i>Content of the briefing package</i>	- Проверить, что пакет документов содержит все обязательные элементы, предусмотренные в ОМ. <i>Check that it includes all required elements, as described in the OM.</i>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
АПКР 6. Часть 1. §15 ARKR 6. Part 1. §15	<u>Расчёт лётных характеристик</u> <i>Performance calculation</i>	- Проверить, что при предполётной подготовке установлена или имеется в наличии достаточная информация о лётных характеристиках воздушного судна соответствующего класса производительности, включая: <i>Check that adequate information about aircraft performance (for the concerned aircraft performance class) was established or available at the flight preparation:</i> - расчёт взлётных характеристик, включая отказ двигателя (учёт препятствий); <i>T-O performance calculation, incl. engine failure (obstacle clearance)</i> - расчёт характеристик на крейсерском эшелоне, включая отказ двигателя (учёт препятствий на маршруте при полёте с одним работающим двигателем — OEI, анализ снижения высоты — drift-down); <i>Cruise performance calculation, incl. engine failure (OEI en-route obstacle clearance, drift-down analysis)</i> - расчёт посадочных характеристик, включая отказ двигателя. <i>LDG performance calculation, incl. engine failure</i> - Проверить, что применяемые предельные массы (MTOM, MLM, MZFM и др.) используются корректно. <i>Check that the applicable maximal masses are used (MTOM, MLM, MZFM,...).</i> - Проверить наличие подтверждения (если применимо), что командир воздушного судна перед выполнением захода на посадку проверил соответствие посадочных характеристик актуальной информации.	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов

Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators

Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
		<p><i>Check for evidence (if applicable) of verification by the commander before the approach that the landing performance are adequate based on the latest available information.</i></p> <p>- В случае, если эксплуатант имеет разрешение на выполнение заходов с большим углом наклона (steep approach), коротких посадок или посадок с уменьшенными требованиями, проверить учёт всех условий, связанных с такими типами операций.</p> <p><i>In case the operator is approved for steep approach, short landing operations or reduced landing operations, check that the related conditions are taken into account.</i></p> <p>- Проверить, что любые изменения загрузки в последнюю минуту (LMC) учтены в расчётах лётных характеристик.</p> <p><i>Check that any LMC is taken into account in the performance calculations.</i></p>		
АПКР 6. Часть 1. §27 ARKR 6. Part 1. §27	<u>Кислород</u> <u>Oxygen</u>	- Проверить, что эксплуатант оценил необходимость наличия дополнительного кислорода (аптечного и/или запасного) в зависимости от выполняемого маршрута. <i>Check the operator has assessed the need for additional oxygen (first-aid and/or supplemental) depending on the route flown.</i>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
АПКР 6. Часть 1. Приложение 3 ARKR 6. Part 1, Appendix 3	<u>RVSM : Сверка показаний основных высотомеров и регистрация данных</u> <u>RVSM: Cross checks between primary altimeters and records.</u>	<p>- Проверить, что при необходимости фиксируется следующая информация: <i>Check that the following information is recorded when appropriate:</i></p> <p>показания основного и резервного высотомеров; <i>primary and standby altimeter readings;</i></p> <p>-установленная на панели выбора высоты величина; <i>altitude selector setting;</i></p> <p>-установленная шкала давления на высотомере; <i>subscale setting on altimeter;</i></p> <p>-используемый автопилот для удержания высоты и любые различия при выборе альтернативного автопилота; <i>autopilot used to control the aircraft and any differences when an alternative autopilot system was selected;</i></p> <p>-различия в показаниях высотомеров при использовании альтернативных приёмников полного и статического давления; <i>differences in altimeter readings, if alternate static ports selected;</i></p> <p>-использование переключателя вычислителя воздушных данных (air data computer selector) при выполнении процедуры диагностики неисправностей; <i>use of air data computer selector for fault diagnosis procedure; and</i></p> <p>-выбранный ответчик, передающий информацию о высоте органам ОВД, а также любые различия при использовании альтернативного ответчика. <i>the transponder selected to provide altitude information to ATC and any difference noted when an alternative transponder was selected.</i></p>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов

Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators

Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
АПКР 6. Часть 1. ARKR 6. Part 1.	<u>ETOPS: Фактическая метеорологическая информация по маршруту и на запасных аэродромах ETOPS</u> <i>ETOPS: Actual weather information along the route and at the ETOPS alternate aerodromes</i>	- Проверить, что все существенные изменения метеорологической обстановки по маршруту и на запасных аэродромах ETOPS были экипажем получены и задокументированы. <i>Check that all significant changes to the weather information along the route and on the alternate aerodrome has been received and recorded by the flight crew.</i>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
Инструкция ЛМР	<u>Документация по массе и центровке</u> <i>W&amp;B documentation</i>	- Проверить, что используемый шаблон документации по массе и центровке соответствует установленному в ОМ. <i>Check that the W&amp;B documentation template used is the one described in the OM.</i> - Проверить, что документация по массе и центровке оформлена в соответствии с процедурой эксплуатанта, и, в частности, что документ подписан командиром воздушного судна и лицом, контролирующим загрузку. <i>Check the adequate use of the W&amp;B documentation iaw. the operator's procedure and in particular that the document is signed by the commander and the personnel supervising the loading</i> - Проверить, что масса заправленного топлива рассчитана в соответствии с политикой эксплуатанта. <i>Check the mass of the fuel load has been calculated iaw with the policy of the operator.</i> - Проверить правильность применения политики по изменениям загрузки в последнюю минуту (LMC). <i>Check the correct application of the operator's LMC policy.</i>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
АПКР 6. Часть 1. §15 ARKR 6. Part 1. §15	<u>План полёта ATS</u> <i>ATS flight plan</i>	- Проверить корректность указания в плане полёта ATS возможностей воздушного судна/эксплуатанта (RVSM, MNPS (NAT) и др.). <i>Check the adequate indication on the ATS flight plan of the aircraft/operator capabilities (RVSM, MNPS (NAT).)</i> - Проверить, что повторные разрешения (re-clearances), относящиеся к первоначальному плану полёта ATS, задокументированы. <i>Check that re-clearances to initial ATS flight plans are recorded.</i>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
<b>Использование MEL / Use of the MEL</b>				
<b>Актуализация MEL / Update of the MEL</b>				
АПКР 6. Часть 1. Приложение 12 ARKR 6. Part 1, Appendix 12	Эксплуатант должен вносить изменения в MEL, а также в эксплуатационные и технические процедуры после любого применимого изменения в MMEL в установленные допустимые сроки. <i>The operator shall amend the MEL/operational and maintenance procedures after any applicable change to the MMEL within the acceptable timescales.</i>  Допустимый срок предоставления обновлённого MEL в уполномоченный орган составляет <b>90 дней</b> с даты вступления в силу соответствующего утверждённого изменения в MMEL.	- Проверить последнее внесённое изменение в MMEL и соответствующее действующее изменение в MEL эксплуатанта. <i>Check the last amendment of the MMEL and of the applicable operator's MEL.</i> - Убедиться, что любые изменения, касающиеся сроков устранения неисправностей либо операционных/технических процедур, были отражены в MEL. <i>Verify that any change to the rectification intervals or to the operational/maintenance procedures have been reflected.</i>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов

Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators

Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
	<i>An acceptable timescale for submitting the amended MEL to the competent authority is 90 days from the effective date specified in the approved change to the MMEL.</i>			
<b>Электронный бортовой планшет (EFB)</b>				
АПКР 6. Часть 1. §36 ARKR 6. Part 1. §36	<u>Администратор EFB</u> <i>EFB administrator</i>	- Проверить, что администратор EFB продолжает состоять в штате организации. <i>Check that an EFB administrator is still present in the organisation.</i> - Проверить, что администратор EFB и весь персонал, участвующий в процессе администрирования EFB (в случае изменений состава), прошли соответствующую подготовку. <i>Check that the EFB administrator and all staff involved in the EFB administration process (in case of change) are adequately trained.</i>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
<b>Система отслеживания воздушного судна (только для самолётов)</b> <b>Aircraft tracking system (Aeroplanes only)</b>				
АПКР 19. 1.3 ARKR 19. 1.3	Эксплуатант установил систему, обеспечивающую возможность отслеживания воздушных судов на всём участке выполняемых операций <i>The operator has established a system to ensure aircraft tracking capability to track aeroplanes throughout its area of operations</i>	- Проверить, что эксплуатант чётко определил, что именно считается аномальным поведением воздушного судна. <i>Check that the operator has defined precisely what constitutes an abnormal behaviour</i> - Проверить соответствие между критериями применимости и фактическим охватом системы отслеживания, используемой эксплуатантом. <i>Check consistency between eligibility requirement and the scope of the operator's tracking system.</i> - Проверить, что эксплуатант внедрил такую организацию работы, при которой все подпадающие под требования воздушные суда отслеживаются от взлёта до посадки. <i>Check the set-up put in place by the operator ensuring that eligible aircraft are tracked from take-off to landing.</i> - Проверить, что эксплуатант предоставил контактную информацию в уполномоченные органы обслуживания воздушного движения (если применимо). <i>Check if the operator has provided contact information to the competent air navigation services (if applicable).</i> - Проверить, что интервал передачи сообщений о местоположении воздушного судна не превышает 15 минут. <i>Check that position report period does not exceed 15 mn.</i>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
<b>Определение местоположения воздушного судна в состоянии бедствия</b> <b>Location of an aircraft in distress</b>				
АПКР 6. Часть 1. Приложение 8 ARKR 6. Part 1, Appendix 8	<u>Область применения</u> <i>Scope:</i> Следующие воздушные суда должны быть оснащены устойчивыми и автоматическими средствами, позволяющими точно определить — после авиационного происшествия, в результате которого воздушное судно		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов

Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators

Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
	<p>получило серьёзные повреждения — местоположение точки окончания полёта: <i>The following aeroplanes shall be equipped with robust and automatic means to accurately determine, following an accident during which the aeroplane is severely damaged, the location of the point of end of flight:</i></p> <p>(1) все воздушные суда с максимальной сертифицированной взлётной массой (МСТОМ) более 27 000 кг, имеющие максимальную эксплуатационную компоновку пассажирских мест (MOPSC) более 19, и впервые получившие индивидуальный сертификат лётной годности (CofA) 01.01.2024 или позднее; и <i>all aeroplanes with an MCTOM&gt;27 000 kg, with an MOPSC&gt;19 and first issued with an individual CofA on or after 01/01/24; and</i></p> <p>(2) все воздушные суда с МСТОМ более 45 500 кг, впервые получившие индивидуальный сертификат лётной годности (CofA) 01.01.2024 или позднее. <i>all aeroplanes with an MCTOM&gt;45 500 kg and first issued with an individual CofA on or after 01/01/24.</i></p>			
АПКР 6. Часть 1. §30 ARKR 6. Part 1. §30	<u>Характеристики бортовой системы</u> <i>Performance of the airborne system</i>	<p>- Проверить, что используемая бортовая система: <i>Check that the airborne system used:</i></p> <p>- сертифицирована в соответствии с применимыми требованиями лётной годности; и <i>is approved in accordance with the applicable airworthiness requirements; and</i></p> <p>- соответствует Спецификациям сертификации для бортовых систем связи, навигации и наблюдения (CS-ACNS), либо эквивалентным требованиям. <i>comply with the Certification Specifications for Airborne Communications, Navigation and Surveillance (CS-ACNS), or equivalent.</i></p>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
АПКР 6. Часть 1. Приложение 7 ARKR 6. Part 1. Appendix 7	<u>Служба передачи данных</u> <i>Transmission service</i>	<p>- Проверить, что в случае, если бортовая система основывается на использовании оборудования, отличного от аварийных радиомаяков (ELT), для передачи информации <i>Check that if the airborne system relies on other equipment than ELTs for transmitting the information</i></p>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
АПКР 6. Часть 1. §30 ARKR 6. Part 1. §30	<u>Процедуры для лётного экипажа</u> <i>Flight crew procedures</i>	<p>- Проверить, что эксплуатант установил процедуры для лётного экипажа по использованию бортовой системы, включая её ручную активацию и ручное отключение. <i>Check that the operator has established flight crew procedures for using the airborne system, including manual activation and manual deactivation of that system.</i></p> <p>- Проверить, что данные процедуры включают:</p>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов

Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators

Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
		<p>Check that these procedures address:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ручную активацию бортовой системы лётным экипажем только в случаях, когда требуется или предполагается необходимость проведения поисково-спасательных работ (SAR); Manual activation of the airborne system by the FC only if a search and rescue (SAR) response is needed or anticipated</li> <li>- обязательное своевременное информирование лётным экипажем соответствующего органа обслуживания воздушного движения (ATS) после ручного отключения или деактивации бортовой системы с целью прекращения передачи данных. Information by the FC of the relevant ATS unit in a timely manner after a manual deactivation or disabling of the airborne system to stop data transmission.</li> </ul>		
АПКР 6. Часть 1. §30 ARKR 6. Part 1. §30	<u>Процедуры эксплуатанта</u> <i>Operator's procedures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Проверить, что эксплуатант установил процедуры: Check that the operator has established procedures:</li> <li>- по оценке вероятности того, что воздушное судно находится в состоянии аварийной ситуации; и for assessing whether an aircraft is likely to be in a state of emergency and</li> <li>- по информированию соответствующего органа обслуживания воздушного движения (ATS), ответственного за предоставление службы оповещения в воздушном пространстве, где, предположительно, находится воздушное судно: for informing the competent ATS unit (ATS unit responsible for providing the alerting service in the airspace where the aircraft is believed to be):</li> <li>- при установлении факта аварийной ситуации; и when a state of emergency is identified, and</li> <li>- при установлении, что аварийная ситуация более не имеет места. when a state of emergency no longer exists.</li> </ul>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
АПКР 6. Часть 1. §30 ARKR 6. Part 1. §30	<u>Ограничение последствий ложных срабатываний</u> <i>Limiting the effect of false alerts</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Проверить, что эксплуатант: Check that the operator:</li> <li>- установил процедуры по отключению любой из требуемых функций бортовой системы; has established procedures for disabling any of the required functions of the airborne system;</li> <li>- рассматривает бортовую систему как неисправную, если в течение полёта произошло несколько нежелательных автоматических срабатываний этой системы; и is considering the airborne system inoperative if, during a flight, there were several occurrences of undesirable automatic activation of the airborne system; and</li> </ul>	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов</p> <p>Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators</p>	Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
		Приложение Appendix	1
		Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
		<p>- проводит анализ случаев нежелательной активации бортовой системы (как ручной, так и автоматической) для определения их вероятной причины, ведёт учёт таких анализов в течение не менее 12 месяцев и предоставляет их уполномоченному органу по запросу.</p> <p><i>analyses occurrences of undesirable (manual and automatic) activation of the airborne system to determine their probable cause, keeps the records of such analyses for at least 12 months and provides them to the competent authority on request.</i></p>		
<b>Эксплуатационные проверки бортовых самописцев</b> <b>Flight recorders operational checks</b>				
<p>АПКР 6. Часть 1. Приложение 7 ARKR 6. Part 1. Appendix 7</p>	<p><u>Эксплуатационные проверки записей</u> Эксплуатант должен выполнять эксплуатационные проверки и оценку записей для обеспечения постоянной работоспособности бортовых самописцев, которые обязательны к перевозке на воздушном судне. <u>Operational checks of recordings:</u> The operator shall conduct operational checks and evaluations of the recordings to ensure the continued serviceability of the flight recorders which are required to be carried.</p>	<p>- Проверить, что эксплуатант проводит не реже одного раза в год инспекции записей параметрического самописца (FDR). <i>Check that the operator conducts at least yearly inspections of FDR recordings.</i></p> <p>- Проверить, что эксплуатант проводит инспекции записей каналов передачи данных (data link) не реже одного раза в 4 года. <i>Check that the operator conducts inspections of data link recordings at least every 4 years.</i></p> <p>- Для бортовых самописцев, отличных от FDR, проверить, что инспекция проводится не реже одного раза в 2 года. <i>For flight recorders other than FDR, check that the inspection is carried out at least every 2 years.</i></p> <p>- Проверить, что если на воздушном судне отсутствуют звуковые или визуальные средства для предполётной проверки самописца, эксплуатант выполняет эксплуатационную проверку данного самописца с интервалами не более 150 лётных часов или 7 календарных дней эксплуатации, в зависимости от того, какой вариант эксплуатант считает более подходящим. <i>Check that when no aural or visual means for preflight checking is installed, the operator conducts an operational check of this flight recorder at intervals not exceeding 150 flight hours or 7 calendar days of operation, whichever is considered more suitable by the operator.</i></p> <p>- Проверить, что эксплуатант проводит каждые 5 лет, либо в соответствии с рекомендациями изготовителя датчиков, проверку того, что параметры, предназначенные для записи FDR и не контролируемые другими способами, записываются в пределах допустимых калибровочных отклонений и что отсутствуют расхождения в инженерных алгоритмах преобразования данных для этих параметров. <i>Check that operator checks every 5 years, or in accordance with the recommendations of the sensor manufacturer, that the parameters dedicated to the FDR and not monitored by other means are being recorded within the calibration tolerances and that there is no discrepancy in the engineering conversion routines for these parameters.</i></p>	<p><input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R</p>	



**Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся административно-организационной системы управления и операционной деятельности эксплуатантов**

**Instruction on the Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic Concerning the Administrative-Organizational Management System and the Operational Activities of Operators**

Документ № Document№	SCAA-OPS-GM-32
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	00

Ссылка / Reference	Требование / Requirement	Конкретные требования / ожидания Specific requirements/expectations	Eval. Оценка	Описание / Description
		<p><u>Примечание: проверка указанных элементов может потребовать координации с инспектором АВИ.</u>  <i>Note: the review of these items might need to be coordinated with an AWI inspector.</i></p>		