



**БУЙРУК
ПРИКАЗ**

2025-ж. 13-май № 03-218

Бишкек ш.
г. Бишкек

**Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу
Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин 2025-жылдын 11-
сентябрындагы №03-349 буйругу менен бекитилген Кыргыз
Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарын
тастыктамалоо жана алардын ишине көзөмөл жүргүзүү жол-жоболору
боюнча нускамага Электрондук учуу планшеттерин (EFB) колдонууга
тийиштүү бөлүгүнө өзгөртүүлөрдү жана толуктоолорду киргизүү
жөнүндө**

Европалык учуу коопсуздугу боюнча агенттигинин (EASA) аудитинин жыйынтыгы боюнча аныкталган эскертүүлөрдү четтетүү, ошондой эле нускаманы колдонуудагы талаптарга шайкеш келтирүү жана жол-жоболорду тартипке келтирүү максатында, **буйрук кылам:**

1. Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарын тастыктамалоо жана алардын ишине көзөмөл жүргүзүү жол-жоболору боюнча нускаманын электрондук учуу планшеттерин (EFB) колдонууга тийиштүү бөлүгүнө төмөнкүдөй өзгөртүүлөр жана толуктоолор киргизилсин:

– 8.5-бөлүм төмөнкүдөй мазмундагы текст менен толукталсын:

«В тибиндеги конкреттүү EFB тиркемелерин колдонууга уруксаты бар эксплуатант өзүнүн EFB тутумуна өзгөртүүлөрдү киргизген учурда, алар төмөнкү критерийлерге ылайык башкарылууга тийиш.

Төмөнкүдөй өзгөртүүлөр:

а) НМІ (адам-машина интерфейси) жана адамдык фактор аспектилерин кайра баалоону талап кыла турган аппараттык бөлүктүн өзгөрүшүнө алып келбесе;

б) В тибиндеги EFB тиркемесинин эсептөө алгоритмдерине өзгөртүүлөрдү киргизбесе;

с) учуу экипажын даярдоо программасын же эксплуатациялык жол-жоболорду өзгөртүүнү талап кылган В тибиндеги EFB тиркемесинин НМІ бөлүгүнө өзгөртүүлөрдү киргизбесе;

d) А тибиндеги жаңы EFB тиркемесин киргизсе же иштеп жаткан тиркемени модификацияласа (эгерде анын программалык камсыздоосунун классификациясы А тибин бойдон калса);

e) В тибиндеги иштеп жаткан EFB тиркемесине эч кандай кошумча функционалдуулукту киргизбесе; же

f) В тибиндеги иштеп жаткан EFB тиркемесин колдонуу үчүн зарыл болгон маалыматтар базасын жаңырса, анда мындай өзгөртүүлөр эксплуатант тарабынан Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин (ЖАМА) макулдугусуз эле ишке ашырылышы мүмкүн.»

Мындай өзгөртүүлөр жөнүндө ЖАМАга билдирүү керек, ал эми аларды ишке ашыруу эксплуатанттын алдын ала макулдукту талап кылбаган өзгөртүүлөрдү башкаруу боюнча бекитилген жол-жобосуна ылайык жүргүзүлүүсү тийиш.»

3. Нускама ушул буйруктун 1-тиркемесине ылайык 10 жана 11-тиркемелер менен толукталсын.

4. Киргизилген өзгөртүүлөр жана толуктоолор Нускаманын англис тилиндеги редакциясына да жайылтылат деп белгиленсин.

5. Мамлекеттик агенттиктин иш кагаздарын жүргүзүүчүсү М.Т. Тыналиева ушул буйрукту жана нускаманы тиешелүү бөлүмдөрдүн маалыматына жеткирүү тапшырылсын.

6. Бул Буйрук кол коюлган учурдан тартып күчүнө кирет.

7. Бул буйруктун аткарылышын контролдоо Укуктук камсыздоо бөлүмүнө жүктөлсүн.

О внесении изменений и дополнений в Инструкцию по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части касающейся использования Электронных полетных планшетов (EFB), утвержденного приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от 11-сентября 2025 года №03-349

В целях устранения замечаний, выявленных по результатам аудита Европейского агентства по безопасности полетов (EASA), а также приведения инструкции в соответствие с действующими требованиями и упорядочения процедур, **приказываю:**

1. В Инструкцию по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся использования электронных полетных планшетов (EFB), внести следующие изменения и дополнения:

– Главу 8.5 дополнить следующим текстом:

«Когда эксплуатант, уже имеющий одобрение на использование конкретных приложений EFB типа В, вносит изменения в свою систему EFB, ими следует управлять в соответствии со следующими критериями.

Те изменения, которые:

а) не приводят к изменению аппаратной части, которое потребовало бы повторной оценки НМІ и аспектов человеческого фактора;

б) не вносят изменений в алгоритмы расчётов приложения EFB типа В;

с) не вносят изменений в НМІ приложения EFB типа В, требующих изменения программы подготовки лётного экипажа или эксплуатационных процедур;

д) вводят новое приложение EFB типа А либо модифицируют существующее (при условии, что его классификация программного обеспечения остаётся типом А);

е) не вводят какую-либо дополнительную функциональность в существующее приложение EFB типа В; или

ф) обновляют существующую базу данных, необходимую для использования существующего приложения EFB типа В, могут внедряться эксплуатантом без необходимости их одобрения ОГА.

О таких изменениях следует уведомлять ОГА, а их внедрение должно осуществляться в соответствии с одобренной процедурой эксплуатанта по управлению изменениями, не требующими предварительного одобрения.».

2. Дополнить Инструкцию приложениями 10 и 11 согласно приложению 1 к настоящему приказу

3. Установить, что внесённые изменения и дополнения распространяются также на англоязычную редакцию Инструкции.

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


5. Настоящий Приказ вступает в силу с момента его подписания.

6. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на Отдел правового обеспечения.

Директор



Д.К. Бостонов

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Глава Chapter	0
	Редакция Edition	02

«APPROVED»

By the order of the
State Civil Aviation Agency under the
Cabinet of Ministers
of the Kyrgyz Republic
from « 13 » май 2025 year.
№ 03-218



«УТВЕРЖДЕНО»


Приказом Государственного агентства
гражданской авиации при Кабинете
Министров
Кыргызской Республики
от « 13 » май 2025 года.
№ 03-218



Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части касающейся использования электронных полетных планшетов (EFB)

Instruction on Certification and Oversight Procedures for Air Operators of the Kyrgyz Republic Regarding the Use of Electronic Flight Bags (EFB)

Бишкек

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № / Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава / Chapter	0
		Редакция / Edition	02

Введение

Introduction

Настоящая Инструкция по использованию электронных полетных планшетов (EFB) эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики (далее – Инструкция) разработана в соответствии с учетом Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в целях предоставления инспекторам органа гражданской авиации (далее - ОГА) инструкций о процессах, связанных с утверждением

(первоначальным/периодическим)

эксплуатантов гражданских воздушных судов к использованию электронных бортовых планшетов (EFB), а также контролю и надзору за ними.

Целью данной Инструкции является предоставление инспекторам органа гражданской авиации (далее-ОГА) инструкций о процессах, связанных с утверждением (первоначальным/периодическим)


эксплуатантов гражданских воздушных судов к использованию электронных бортовых планшетов (EFB), а также контролю и надзору за ними.

Данная Инструкция включает процедуры, разработанные на основе DOC 10020 ИКАО, которые касаются Электронных полетных планшетов (EFB) и содержатся в поправках 38, 33 и 19 к соответственно части I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты", части II "Международная авиация общего назначения. самолеты" и части III "Международные полеты. Вертолеты" Приложения 6. EFB определяется в Приложении «Б» следующим образом: "Электронная информационная система, состоящая из оборудования и прикладного программного обеспечения, используемая летным экипажем для выполнения функций, которые ранее выполнялись с использованием

This Instruction on the Use of Electronic Flight Bags (EFB) by Air Transport Operators of the Kyrgyz Republic (hereinafter referred to as “the Instruction”) is developed in accordance with the Standards and Recommended Practices (SARPs) of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in order to provide Civil Aviation Authority (CAA) inspectors with guidance on the processes related to the initial and recurrent approval of civil aircraft operators for the use of Electronic Flight Bags (EFB), as well as the oversight and supervision of such operations.

The purpose of this Instruction is to provide CAA inspectors with guidance on the processes related to the initial and recurrent approval of civil aircraft operators for the use of Electronic Flight Bags (EFB), as well as oversight and surveillance procedures.

This Instruction includes procedures based on ICAO Doc 10020 related to Electronic Flight Bags (EFB), and refers to Amendments 38, 33, and 19 to Part I “International Commercial Air Transport — Aeroplanes”, Part II “International General Aviation — Aeroplanes”, and Part III “International Operations — Helicopters” of Annex 6, respectively. The EFB is defined in Appendix «B» as follows: "An electronic information system, comprised of equipment and application software, used by flight crews to perform functions that were traditionally accomplished using paper references. These functions include documentation management, data presentation,

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

бумажных источников. Эти функции включают управление документацией, отображение данных и обработку информации, связанной с выполнением полета или обязанностями по полету, а также – процедуры, разработанные на основе АПКР 6 Ч 1, Глава 6, § 34, § 35 и § 36.

Ранее экипаж в кабине использовал бортовую документацию (и/или информацию) на бумажных носителях. В настоящее время большая часть этой документации (информации) доступна в электронном виде. Кроме того, многие данные и дополнительная информация, в том числе процедуры компании также предоставляются летному и кабинному экипажу в электронном виде. Эксплуатанты признали преимущество использования данной информации экипажами в EFB.

Ответственность за точность и достоверность информации по-прежнему возлагается на эксплуатанта.

and data processing related to flight operations or flight-related duties."


This Instruction also includes procedures developed based on ARKR-6, Part 1, Chapter 6, §§ 34, 35, and 36.

Previously, flight crews used paper-based documentation (and/or information) in the cockpit. Currently, most of this documentation (information) is available in electronic format. Moreover, a wide range of data and supplementary information, including company procedures, is also provided to flight and cabin crews in electronic form. Operators have recognized the benefits of providing such information to crews through the use of EFBs.

The responsibility for the accuracy and reliability of the information remains with the operator.

**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>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

0.1 Ведомость по документу

0.1 Document Control Sheet

Название документа Document Title	Инструкция по использованию электронных полетных планшетов (EFB) эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики Instruction for the Use of Electronic Flight Bags (EFB) by Air Transport Operators of the Kyrgyz Republic	
Разработано Developed by	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department	
Разработчик Developer	Flight Operations Department	
Введено в действие Enforced by	<input type="checkbox"/> Впервые Initial Issue	<input type="checkbox"/> Ревизия Revision
Распорядительный документ Directive Document	Приказ Государственного агентства гражданской авиации при КМ КР «Об утверждении и введении в действие Инструкции по использованию электронных полетных планшетов (EFB) эксплуатантов ВС КР» № 13 от мая 2025г. Order of the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic “On the Approval and Implementation of the Instruction on the Use of Electronic Flight Bags (EFB) by Operators of Aircraft of the Kyrgyz Republic” No. 13 dated may 2025	
Дата введения в действие Date of Entry into Force	« 13 » май 2025г. « 13 » may 2025y.	
Место хранения контрольного экземпляра Location of the Master Copy	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department	
Периодичность пересмотра Review Frequency	Один раз в год Once a year	

Ведомость по копии документа Document Copy Register		
Статус экземпляра Copy Status	Контрольный Controlled <input checked="" type="checkbox"/>	Рабочий Working <input type="checkbox"/>
Порядковый номер Serial Number		
Держатель экземпляра Copy Holder	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department	
Ответственный за ведение экземпляра		

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02


Person Responsible for Maintaining the Copy	
---	--

0.2 Содержание


0.2 Content

Введение	2
Introduction	2
0.1 Ведомость по документу	4
0.1 Document Control Sheet	4
0.2 Содержание	5
0.2 Content	5
0.3 Перечень владельцев документа	13
0.3 List of Document Holders	13
0.4 Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений	14
0.4 Responsible Unit for Amendments and Additions	14
0.5 Актуальность страниц	14
0.5 Currency of Pages	14
0.6 Изменения и дополнения	14
0.6 Amendments and Additions	14
0.7 Область действия	15
0.7 Scope	15
0.8 Связанные документы	16
0.8 Related Documents	16
0.9 Нормативные ссылки	17
0.9 Normative References	17
0.10 Термины и определения	17
0.10 Terms and Definitions	17
0.11 Сокращение	21
0.11 Abbreviations	21
0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий	22
0.12 List of Current Pages and Revision Record	22
0.13 Лист регистрации проверок, изменений и дополнений	28
0.13 Record of Reviews, Amendments, and Addenda	28
Глава 1. Описание системы и классификация EFB	29
Chapter 1. System Description and EFB Classification	29
1.1 Оборудование EFB	29
1.1 EFB Equipment	29
1.1.1 Переносной планшет EFB	29


Ревизия / Revision: 00	Дата / Date: 12.05.2026	Страница / Page: 5
------------------------	-------------------------	--------------------

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02


1.1.1 EFB Portable Tablet	29
1.1.2 Встроенные EFB	31
1.1.2 Installed EFBs	31
1.2 Программное обеспечение электронной системы бортовой документации (EFB)	32
1.2 Electronic Flight Bag (EFB) Software	32
1.2.1 Тип А	33
1.2.1 Type A	33
1.2.2 Тип В.....	33
1.2.2 Type B	33
1.2.2.1 Индикация движущейся карты аэропорта (AMMD) с указанием местоположения ВС	34
1.2.2.1 Airport Moving Map Display (AMMD) showing aircraft position	34
1.2.3 Вспомогательное ПО (не относящиеся к EFB).....	34
1.2.3 Ancillary software (non-EFB).....	34
Глава 2 Одобрение на соответствие нормам летной годности	37
Chapter 2 Airworthiness Approval	37
2.1 Введение.....	37
2.1 Introduction.....	37
2.1.1 Одобрение на соответствие нормам летной годности оборудования	37
2.1.1 Approval for compliance with airworthiness standards of equipment	37
2.1.1.1 Встроенные устройства.....	37
2.1.1.1 Installed devices.....	37
2.1.1.1.1 Крепежное устройство.....	38
2.1.1.1.1 Mounting Device	38
2.1.1.1.2 Характеристики и расположение экрана EFB	40
2.1.1.1.2 Characteristics and placement of the EFB screen	40
2.1.1.1.3 Источник питания	41
2.1.1.1.3 Power supply	41
2.1.1.1.4 Передача данных EFB	41
2.1.1.1.4 EFB Data Transfer.....	41
2.1.1.1.5 Соединительные кабели	43
2.1.1.1.5 Connecting cables.....	43
2.1.1.2 Встроенные EFB	43
2.1.1.2 Installed EFBs	43
2.1.2 Сертификационная документация	44
2.1.2 Certification documentation	44
2.1.2.1 Руководство по летной эксплуатации воздушного судна	44
2.1.2.1 Aircraft Flight Manual	44

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02


2.1.2.2 Руководства для разработчиков ПО EFB (встроенные EFB и сертифицированные встроенные устройства).....	45
2.1.2.2 EFB Software Developer Guides (Installed EFBs and Certified Installed Devices).....	45
2.1.2.3 Руководства для разработчиков систем EFB (встроенные устройства для переносных EFB)	45
2.1.2.3 EFB System Design Guidelines (Installed Devices for Portable EFBs)	45
2.2 Эксплуатационная оценка	46
2.2 Operational assessment	46
2.2.1 Эксплуатационная оценка оборудования	46
2.2.1 Operational assessment of equipment	46
2.2.1.1 Электромагнитное излучение (EMI)	47
2.2.1.1 Electromagnetic Radiation (EMI)	47
2.2.1.1.1 Методы тестирования переносных электронных устройств (PED) на отсутствие помех	47
2.2.1.1.1 Portable Electronic Device (PED) Interference Test Methods	47
2.2.1.2 Аккумуляторы	48
2.2.1.2 Batteries	48
2.2.1.3 Источник питания	49
2.2.1.3 Power supply	49
2.2.1.5 Характеристики экрана	51
2.2.1.5 Screen characteristics	51
2.2.1.6 Крепление для переносных планшетов по принципу «Размещения в зоне видимости» (Viewable stowage).....	51
2.2.1.6 Mounting for portable tablets based on the principle of “Placement in the visibility zone” (Viewable stowage).....	51
2.2.2 Эксплуатационная оценка программного обеспечения (ПО)	52
2.2.2 Operational evaluation of software (SW).....	52
2.2.2.1 Программное обеспечение (приложения) типа А.....	52
2.2.2.1 Software (applications) type A	52
2.2.2.2 Приложения типа В	52
2.2.2.2 Type B applications.....	52
2.2.2.3 Вспомогательное ПО (не относящееся к EFB)	53
2.2.2.3 Ancillary software (non-EFB).....	53
Глава 3 Процедура эксплуатационной оценки	54
Chapter 3 Operational Assessment Procedure	54
3.1. Обязанности поставщика систем EFB	55
3.1 EFB System Supplier Responsibilities	55
3.2 Оценка рисков систем EFB	55
3.2 Risk assessment of EFB systems	55
3.2.1 Общая информация	55
3.2.1 General information	55

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02


3.2.2 Оценка и снижение рисков	56
3.2.2 Risk assessment and mitigation	56
3.3 Внесение изменений в EFB	58
3.3 Making Changes to the EFB	58
3.4 Предполетная подготовка	59
3.4 Pre-flight preparation	59
3.4.1 Предполетное обслуживание при наличии неработающих компонентов EFB	59
3.4.1 Pre-flight maintenance with inoperative EFB components	59
3.5 Оценка человеческого фактора	60
3.5 Human factor assessment	60
3.6 Оценка ПО расчета массы и центровки и летно-технических характеристик ВС	60
3.6 Evaluation of software for calculating mass and balance and flight performance characteristics of aircraft...60	
3.7 Рабочие процедуры экипажа	61
3.7 Crew operating procedures	61
3.7.1 Порядок использования систем EFB в комплексе с другими системами кабины Экипажа	61
3.7.1 Procedure for using EFB systems in conjunction with other cockpit systems	61
3.7.2 Оповещение экипажа об обновлениях ПО/баз данных	61
3.7.2 Notifying the crew about software/database updates	61
3.7.3 Снижение и/или контроль рабочей нагрузки	62
3.7.3 Reducing and/or controlling workload	62
3.7.4 Распределение обязанностей членов экипажа по выполнению расчетов летно-технических характеристик	62
3.7.4 Distribution of responsibilities of crew members for performing calculations of flight performance characteristics	62
3.8 Проверка соответствия	63
3.8 Compliance Check	63
3.9 Безопасность системы EFB	63
3.9 EFB System Security	63
3.10 Электронные подписи	65
3.10 Electronic signatures	65
3.11 Обязанности администратора EFB	66
3.11 EFB Administrator Responsibilities	66
3.11.1 Руководство по EFB	67
3.11.1 EFB Manual	67
3.12 Техобслуживание системы EFB	69
3.12 EFB System Maintenance	69
3.13 Обучение летного экипажа	70
3.13 Flight crew training	70

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02


3.14 Операционные оценочные испытания.....	71
3.14 Operational evaluation test.....	71
3.15 Заключительный операционный отчёт	73
3.15 Final operational report.....	73
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ПРИМЕРЫ ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ EFB ТИПА А	74
APPENDIX 1. EXAMPLES OF EFB TYPE A SOFTWARE	74
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ EFB ТИПА В (примерный перечень, подлежащее документированной оценке и одобрению)	76
APPENDIX 2. EFB TYPE B SOFTWARE (indicative list subject to documented evaluation and approval)	76
ПРИЛОЖЕНИЕ 3 - ПОРЯДОК КЛАССИФИКАЦИИ ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ	80
APPENDIX 3 – PROCEDURE FOR SOFTWARE CLASSIFICATION	80
ПРИЛОЖЕНИЕ 4 - ОЦЕНКА ОПЕРАТОРСКОГО ИНТЕРФЕЙСА И ВЛИЯНИЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА	82
APPENDIX 4 - OPERATOR INTERFACE EVALUATION AND HUMAN FACTOR IMPACT	82
4.1 Общие принципы	82
4.1 General Principles	82
4.2 Общие сведения	82
4.2 General information	82
4.2.1 Операторский интерфейс	82
4.2.1 Operator Interface	82
4.2.2 Читаемость текста	82
4.2.2 Text readability	82
4.2.3 Устройства ввода	83
4.2.3 Input devices.....	83
4.2.4 Общее руководство по разработке EFB	83
4.2.4 General EFB Development Guidelines.....	83
4.2.4.1 Совместимость	83
4.2.4.1 Compatibility	83
4.2.4.1.1 Совместимость EFB и программного обеспечения	83
4.2.4.1.1 EFB and Software Compatibility.....	83
4.2.4.1.2 Совместимость с программным обеспечением в кабине экипажа	83
4.2.4.1.2 Compatibility with cockpit software	83
4.2.4.2 Сообщения и цветовые сигналы	84
4.2.4.2 Messages and color signals	84
4.2.4.3 Сообщения о системных ошибках	85
4.2.4.3 System error messages	85
4.2.4.4 Проверка вводимых данных и сообщения об ошибках	85
4.2.4.4 Input data validation and error messages.....	85
4.2.5 Виды отказов и ошибок	85
4.2.5 Types of failures and errors	85
4.2.5.1 Ошибки экипажа.....	85

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02


4.2.1.1 Crew errors.....	85
4.2.5.2 Обнаружение отказа	86
4.2.5.2 Failure detection.....	86
4.2.6 Оперативность приложений	86
4.2.6 Application responsiveness.....	86
4.2.7 Скрытый текст	86
4.2.7 Hidden text	86
4.2.8 Активные зоны.....	87
4.2.8 Active zones	87
4.2.9 Управление несколькими одновременно открытыми приложениями и документами	87
4.2.9 Managing multiple applications and documents open at the same time	87
4.2.10 Рабочая нагрузка экипажа	88
4.2.10 Crew workload	88
4.3 Отдельные приложения	88
4.3 Individual applications.....	88
4.3.1 Аэронавигационные карты/схемы и схемы захода на посадку/вылета	88
4.3.1 Aeronautical charts/diagrams and approach/departure charts.....	88
4.3.2 Приложения для расчета летно-технических характеристик, массы и центровки	89
4.3.2 Applications for calculating flight performance, mass and balance	89
ПРИЛОЖЕНИЕ 5 — ОБУЧЕНИЕ ЭКИПАЖА.....	91
APPENDIX 5 - CREW TRAINING.....	91
5.1 Обучение и проверка навыков использования EFB	91
5.1 EFB Training and Testing	91
5.1.1 Предполагаемый предыдущий опыт экипажа	91
5.1.1 Estimated previous crew experience	91
5.1.2 Программы обучения, учитывающие предыдущий опыт работы с EFB.....	91
5.1.2 Training programs that take into account previous EFB experience.....	91
5.1.3 Первоначальное обучение	91
5.1.3 Initial training	91
5.1.3.1 Основные разделы первоначального обучения работе с EFB.....	92
5.1.3.1 Key sections of initial EFB training.....	92
5.1.3.2 Стандартное первоначальное обучение работе с EFB	93
5.1.3.2 Standard Initial EFB Training	93
5.1.3.2.1 Наземное обучение	93
5.1.3.2.1 Ground training	93
5.1.3.2.2 Летная подготовка	94
5.1.3.2.2 Flight training.....	94
5.1.4 Проверка знаний по EFB после первоначального обучения	94

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

5.1.4 EFB Knowledge Review After Initial Training	94
5.1.4.1 Проверка знаний по EFB после наземного обучения	94
5.1.4.1 EFB Knowledge Review After Ground Training	94
5.1.4.2 Квалификационная проверка	94
5.1.4.2 Qualification check	94
5.1.4.3 Квалификационная проверка во время выполнения полета	95
5.1.4.3 In-flight qualification check	95
5.1.4.4 Основные навыки, оцениваемые в ходе проверки	95
5.1.4.4 Key skills assessed during the assessment	95
5.2 Изучение различий или ознакомительное обучение	95
5.2 Learning about differences or familiarization training	95
5.3 Переподготовка (курсы повышения квалификации (КПК)) и проверка знаний по EFB	96
5.3 Refresher training (advanced training courses (ATC)) and knowledge testing on EFB	96
5.3.1 Переподготовка	96
5.3.1 Retraining	96
5.3.2 Проверка результатов переподготовки (КПК)	96
5.3.2 Verification of retraining results (CRC)	96
5.4 Применение средств обучения	96
ПРИЛОЖЕНИЕ 6 — ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО ПРОГРАММНОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ (ПО)	98
APPENDIX 6 - SOFTWARE DOCUMENTATION	98
6.1 Дополнительные требования к приложениям по расчету взлетно-посадочных характеристик ВС, а также расчету массы и центровки	98
6.1 Additional requirements for takeoff and landing calculation applications	98
characteristics of the aircraft, as well as the calculation of mass and balance	98
6.1.1 Общие сведения	98
6.1.1 General information	98
6.1.2 Тестирование	99
6.1.2 Testing	99
6.1.2.1 Тестирование на точность	100
6.1.2.1 Accuracy Testing	100
6.1.3 Процедуры	101
6.1.3 Procedures	101
6.1.4 Обучение	102
6.1.4 Training	102
6.1.5 Дополнительные замечания по приложениям для расчета массы и центровки	103
6.1.5 Additional notes on mass and balance calculation applications	103
ПРИЛОЖЕНИЕ 7 — РУКОВОДСТВО ПО EFB	104
APPENDIX 7 - EFB MANUAL	104

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

ПРИЛОЖЕНИЕ 8 — ИНДИКАЦИЯ ДВИЖУЩЕЙСЯ КАРТЫ АЭРОПОРТА (AMMD) С УКАЗАНИЕМ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ ВС	106
APPENDIX 8 — AIRPORT MOVING MAP DISPLAY (AMMD) WITH AIRCRAFT POSITION INDICATION	106
ПРИЛОЖЕНИЕ 9 — ОБРАЗЕЦ ИТОГОВОГО ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО ОТЧЕТА	112
APPENDIX 9 — SAMPLE FINAL OPERATIONAL REPORT	112
Приложение 10	115
Appendix 10	115
Контрольная карта для утверждения EFB	115
Checklist for EFB Approval	115
Приложение 11	155
Appendix 11	155
Контрольная карта для оценки использования EFB	155
Checklist for Electronic Flight Bag (EFB) assessment	155

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

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 copy	Дата получения Date of receipt	Подпись Signature
1	Контрольный Control Paper	Бумажный / Электронный Control Paper Electronic Hard copy	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department Flight Operations Department		
2	Контрольный Control Paper	Бумажный Hard copy	Канцелярия Chancellery		
3	Копия Copy	Бумажный Hard copy	Отдел мониторинга соответствия и безопасности Compliance and Safety Department		
4	Копия Copy	Бумажный Paper format - должно быть Hard copy	Управление поддержания летной годности Airworthiness Support Division		

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № / Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава / Chapter	0
		Редакция / Edition	02

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: +996 312 25-15-59
 Электронная почта: alimov@caa.kg

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

Contact information:
 Phone/Fax: +996 312 25-15-59
 Email: alimov@caa.kg

0.5 Актуальность страниц

0.5 Currency of Pages

Все действующие страницы документа 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.

Ответственность за актуализацию документа возложена на заведующего УЛЭ. В этой связи любые распечатанные или рукописные копии не считаются проверенными.

All active pages of the document are listed in the List of Effective Pages, indicating the page number, revision number, and the effective date. If the page number, revision number, or effective date does not correspond to the details specified in the List of Effective Pages and the revision record, such pages are considered invalid, must not be used, and must be immediately removed from the document.

The responsibility for maintaining the current version of this document lies with the Head of the Flight Operations Department. Accordingly, any printed or handwritten copies are not considered controlled.

0.6 Изменения и дополнения


0.6 Amendments and Additions

Изменения и дополнения в настоящую Процедуру вносятся в случае:

- Внесения изменений в нормативные документы ГАГА;
- Изменения в международных нормативных актах;
- Изменения во взаимосвязанных / связанных документах и процедурах ГАГА;

Amendments and additions to this Procedure shall be made in the following cases:

- Amendments to the regulatory documents of the SCAA;
- Changes in international regulatory acts;
- Changes in related/associated documents and procedures of the SCAA;
- Changes in the national legislation of the Kyrgyz Republic;

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № / Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава / Chapter	0
		Редакция / Edition	02

- Изменения в национальном законодательстве Кыргызской Республики;
- Требования о внесении поправок в данную Процедуру.
- Анализа результатов эффективности работы подразделений;
- Внедрение новых технологий;
- Изменения в стратегических целях ГАГА
- Совершенствования производственных процессов;

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

Настоящая Инструкция применяется ко всем эксплуатантам воздушного транспорта Кыргызской Республики, осуществляющим полеты с использованием электронных полетных планшетов (EFB).


1. Типы воздушных судов: Все воздушные суда, зарегистрированные в Кыргызской Республике, на которых используются электронные полетные планшеты (EFB).
2. Эксплуатанты: Все юридические и физические лица, осуществляющие

- Requirements for amendments to this Procedure;
- Analysis of the performance results of departments;
- Implementation of new technologies;
- Changes in the strategic objectives of the SCAA;
- Improvements to operational processes.

The right to introduce amendments, changes, and additions to the Instruction is vested in the Flight Operations Department. The Head of the Flight Operations Department designates a responsible inspector, taking into account his/her competence and experience in the relevant area, who shall be responsible for incorporating amendments and additions into this Instruction. For this purpose, prior written submissions of comments, proposals, and suggestions from the interested parties are required. All submitted amendments will be thoroughly analyzed and, if necessary, registered by making an entry in the **“Record Sheet of Amendments, Changes, and Additions to the Document.”**

This Instruction applies to all air transport operators in the Kyrgyz Republic conducting flights using Electronic Flight Bags (EFB).

1. Types of Aircraft: All aircraft registered in the Kyrgyz Republic that utilize Electronic Flight Bags (EFB).
2. Operators: All legal and physical entities operating aircraft, including airlines, charter

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № / Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава / Chapter	0
		Редакция / Edition	02

эксплуатацию воздушных судов, включая авиакомпании, чартерные операторы и частных владельцев.

3. Маршруты: Все маршруты.

4. Требования к оборудованию: Все воздушные суда, на которых используются электронные полетные планшеты (EFB), должны соответствовать установленным требованиям данной Инструкции

5. Квалификация экипажа: Экипажи воздушных судов должны пройти соответствующее обучение для выполнения полетов с использованием электронных полетных планшетов (EFB).

6. Процедуры допуска: Описание процедур получения допуска к полетам с использованием электронных полетных планшетов (EFB).

7. Мониторинг и контроль: Установление механизмов мониторинга и контроля за соблюдением требований к полетам с использованием электронных полетных планшетов (EFB).

operators, and private owners that utilize Electronic Flight Bags (EFB).

3. Routes: All routes.

4. Equipment Requirements: All aircraft using Electronic Flight Bags (EFB) must meet the requirements established by this Instruction.

5. Crew Qualifications: Aircraft crews must undergo appropriate training to perform flights using Electronic Flight Bags (EFB).


6. Approval Procedures: Description of the procedures for obtaining approval for flights using Electronic Flight Bags (EFB).

7. Monitoring and Control: Establishment of mechanisms for monitoring and controlling compliance with the requirements for flights using Electronic Flight Bags (EFB).

0.8 Связанные документы

0.8 Related Documents

Номер / Number	Наименование / Title
SCAA-QMS-STD-02	Стандарт по разработке нормативных документов ГАГА при КМ КР. Standard for the Development of Regulatory Documents of the Civil Aviation State Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic.
SCAA-OPS-GM-01	Руководство по выдаче сертификата эксплуатанта Operator Certification Manual
SCAA-OPS-GM-02	Руководство по процедурам продления сертификата эксплуатанта Operator Certificate Renewal Procedures Manual
SCAA-OPS-GM-03	Руководство по процедурам постоянного надзора Continuous Surveillance Procedures Manual

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

SCAA-OPS-GM-09	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики в части, касающейся утверждения Руководства по производству полётов. Instruction on Certification and Surveillance Procedures for Air Transport Operators of the Kyrgyz Republic Regarding the Approval of the Flight Operations Manual
SCAA-PEL-PRG-01	Типовые программы профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов КР Standard Training Programs for Aviation Personnel Involved in Flight Safety in the Kyrgyz Republic

0.9 Нормативные ссылки

0.9 Normative References

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

Воздушное законодательство Кыргызской Республики:

- Воздушный Кодекс Кыргызской Республики;
- Авиационные правила Кыргызской Республики;

Инструктивный материал:

- Часть I. Приложение 6 ИКАО к Конвенции о международной гражданской авиации;
- Часть II. Приложение 6 ИКАО к Конвенции о международной гражданской авиации;
- ICAO Doc 10020 "Руководство по электронным полетным планшетам (EFB)"

This Instruction 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;
- Aviation Rules of the Kyrgyz Republic;

Instructional Material:


- Part I. ICAO Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation;
- Part II. ICAO Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation;
- ICAO Doc 10020 "Guidance on Electronic Flight Bags (EFB)".

0.10 Термины и определения

0.10 Terms and Definitions

В настоящей Инструкции, применены следующие термины с соответствующими определениями

The following terms with corresponding definitions are applied in this Instruction:

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Актуальный - Важный, существенный для настоящего момента.

Relevant - Important, significant for the present moment.

Административная авиационная связь (ААС) - Линии передачи данных ААС используются для передачи/приема информации, в том числе, необходимой для работы программного обеспечения согласно Приложениям А и В к данному документу. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) определяет административную авиационную связь (ААС) как систему связи, используемую авиационными эксплуатантами в ходе управления коммерческой стороной воздушных перевозок и транспортных услуг. Авиакомпании используют термин Оперативная Связь Авиакомпаний (АОС) для такого типа связи.

Administrative Aviation Communication (AAC) - The AAC data transmission lines are used for transmitting/receiving information, including that required for the operation of software as per Appendices A and B of this document. The International Civil Aviation Organization (ICAO) defines Administrative Aviation Communication (AAC) as a communication system used by air operators for managing the commercial side of air transport and transportation services. Airlines use the term "Airline Operational Communication (AOC)" for this type of communication.

Администратор EFB - Администратор EFB назначается эксплуатантом и отвечает за администрирование EFB внутри компании. Администратор EFB — это связующее звено между эксплуатантом и поставщиками систем и программного обеспечения (ПО) EFB.


EFB Administrator - The EFB Administrator is appointed by the operator and is responsible for administering the EFB within the company. The EFB Administrator serves as the liaison between the operator and the EFB system and software providers.

Индикация движущейся карты аэропорта (AMMD) - Программное обеспечение, позволяющее увидеть на экране карту аэропорта с указанием текущего местоположения воздушного судна на земле, с использованием навигационных данных.

Airport Moving Map Display (AMMD) - application that displays an airport map on a display device and uses data from a navigation source to depict the aircraft current position on this map while the aircraft is on the ground.

Контролируемое переносное электронное устройство (C-PED) - Контролируемое переносное электронное устройство - это устройство, подлежащее административному контролю со стороны эксплуатанта. Контроль включает, в том числе, отслеживание размещения устройств на конкретных ВС или их выдачи определенным физическим лицам, а также гарантирует, что в оборудование, ПО и базу данных не будет внесено никаких несанкционированных изменений.

Controlled Portable Electronic Device (C-PED) - A controlled portable electronic device is an item subject to administrative control by the operator. The control includes, but is not limited to, tracking the placement of devices on specific aircraft or their issuance to designated individuals, ensuring that no unauthorized changes are made to the equipment, software, or databases.

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Крепежное устройство - это сертифицированная деталь воздушного судна, используемая для крепления переносных или встроенных EFB или устройств системы EFB.

Крепление для переносных планшетов по принципу «Размещения в зоне видимости» (Viewable stowage) - Устройство, которое крепится на теле члена экипажа (например, наколенное крепление) или на/к детали воздушного судна (например, с помощью присосок), используемое в качестве держателя карт-схем или одобренных легких переносных устройств (например, планшет EFB весом не более 1 кг) в зоне видимости пилота с рабочего места. Данное устройство не является обязательной деталью сертифицируемой конфигурации воздушного судна.

Не влияющий на безопасность - Условия отказа, которые не влияют на безопасность; например, такие условия, которые никак не сказываются на эксплуатационных характеристиках ВС и не увеличивают нагрузку на экипаж.

Оценка рисков и меры по снижению вероятности возникновения рисков - Оценка EFB, программного обеспечения системы и совместимости с конкретным воздушным судном в целях выявления потенциальных неисправностей и сценариев отказов, анализа последствий и, если необходимо, разработки мер по снижению вероятности возникновения рисков.

Передающее переносное электронное устройство (T-PED) - Передающее переносное электронное устройство (PED), обладающее возможностью передачи данных на определенной радиочастоте.

Переносное электронное устройство (PED) - PED — это, как правило, устройства, используемые для связи, обработки данных и/или выполнения иных вспомогательных функций. PED делятся на две основные

EFB Mounting Device - A certified part of the aircraft used to secure portable or integrated EFB or EFB system devices.


Portable Tablet Mounting Device with "Viewable Stowage" Principle - A device mounted on the crew member's body (e.g., knee-mounted mount) or on the aircraft part (e.g., using suction cups), used to hold charts or approved lightweight portable devices (e.g., EFB tablet weighing no more than 1 kg) within the pilot's line of sight from the working position. This device is not a mandatory part of the aircraft's certified configuration.

Non-safety-impacting Failure - A failure condition that does not impact safety; for example, conditions that do not affect the operational characteristics of the aircraft and do not increase the workload of the crew.

Risk Assessment and Mitigation Measures - The assessment of EFB, software systems, and their compatibility with specific aircraft to identify potential faults and failure scenarios, analyze the consequences, and, if necessary, develop measures to mitigate the risk probability.

Transmitting Portable Electronic Device (T-PED) - PED that contains an intentional transmitter, which has some or all of the device's radio frequency transmitting functions turned on.

Portable Electronic Device (PED) - Any lightweight, electrically-powered equipment. These devices are typically consumer electronic devices capable of communication, data processing and/or utility.

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

категории: передающие устройства и не обладающие способностью передавать данные;

Платформа EFB - Применительно к EFB, платформой называют оборудование (т. е. аппаратная часть), обеспечивающее выполнение вычислительных функций и работу основного ПО (операционная система, программы ввода/вывода и пр.).

Пользовательское устройство - Электронное устройство общего назначения, которое изначально не предназначено для использования в целях авионавигации.

Поставщик системы EFB - Компания, занимающаяся разработкой (обеспечивающая разработку) системы EFB или ее части. Поставщик системы EFB не обязательно является производителем платформы или воздушного судна.

Программное обеспечение (ПО) EFB - Программное обеспечение, установленное в EFB, которое позволяет выполнять специализированные производственные функции.

Разработчик программного обеспечения - Компания, занимающаяся разработкой (обеспечивающая разработку) определенного программного обеспечения.

Система передачи данных в EFB - Система передачи данных для EFB обеспечивает одно-либо двухстороннюю передачу данных между EFB и другими бортовыми системами (например, бортовым радиоэлектронным оборудованием). Данная система не включает прямую взаимосвязь между EFB или прямую связь между EFB и наземными системами, в т. ч. и с T-PED (например, GSM, Bluetooth).

Система EFB - Система EFB состоит из оборудования (включая аккумуляторную батарею, средства получения информации, устройства ввода/вывода) и ПО (включая базы данных), необходимых для выполнения функций системы EFB.

EFB Platform - In relation to EFB, the platform refers to the hardware equipment that supports the execution of computational functions and operation of the main software (operating system, input/output programs, etc.).

User Device - A general-purpose electronic device that was not initially designed for use in aeronautical navigation.


EFB System Supplier - A company that develops (or facilitates the development of) the EFB system or its components. The EFB system supplier is not necessarily the manufacturer of the platform or aircraft.

EFB Software application - Software hosted on an EFB platform, providing one or more EFB functions.

Software Developer - A company responsible for the development (or facilitation of the development) of specific software.

EFB Data Transmission System - A data transmission system for EFB ensures one-way or two-way data transmission between the EFB and other onboard systems (e.g., avionics systems). This system does not include direct interaction between EFB or direct communication between the EFB and ground systems, including T-PEDs (e.g., GSM, Bluetooth).

EFB System - An electronic information system, comprised of equipment and applications for flight crew, which allows for the storing, updating, displaying and processing of EFB functions to support flight operations or duties.

 ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02


Условия незначительного отказа - Условия отказа, которые незначительно влияют на безопасность воздушного судна и требует от экипажа действий в пределах возможностей. Условия незначительного отказа включают, в том числе, незначительное снижение запасов надежности или функциональных возможностей, незначительное повышение нагрузки на экипаж, такой как изменение рабочего плана полета или некоторые физические неудобства для пассажиров или членов кабинного экипажа.

Non-significant Failure Condition - A failure condition that slightly affects the safety of the aircraft and requires actions from the crew within their capabilities. Non-significant failure conditions include minor reductions in reliability or functional capabilities, slight increases in crew workload, such as changes to the flight plan, or minor physical discomfort to passengers or cabin crew.

0.11 Сокращение

0.11 Abbreviations

ГАГА SCAA	Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic
АБ AVSEC	Авиационная безопасность Aviation Security
АПКР AR KR	Авиационные правила Кыргызской Республики Civil Aviation Regulations of the Kyrgyz Republic
БП SS	Безопасность полетов Safety (Flight Safety)
КР KR	Кыргызская Республика (КР) Kyrgyz Republic (KR)
УЛЭ FOU	Управление летной эксплуатации Flight Operations Unit
ОПЛГ CAU	Отдел поддержания летной годности Continuing Airworthiness Unit
ОСАП FPCD	Отдел сертификации летного персонала Flight Personnel Certification Department
AFM	Руководство по Эксплуатации (Aircraft Flight Manual)
AMMD	Индикация движущейся карты аэропорта (Airport Moving Map Display)
СВТ	Компьютерный курс подготовки (Computer based training)
CRM	Человеческий фактор (Crew resource management)
DAL	Уровень гарантии проектирования (development assurance level)


	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

EFB	Электронная информационная система для летного экипажа (Electronic flight bag)
EMI	Электромагнитный импульс (Electro-magnetic impulse)
FCOM	Руководство по Летной Эксплуатации (Flight Crew Operations Manual)
FFS	Тренажерный комплекс (Full flight simulator)
FMS	Система управления полетов (Flight management system)
MEL	Перечень допустимых отказов (Minimum Equipment List)
MMEL	Основной перечень допустимых отказов (Master Minimum Equipment List)
PED	Персональные электронные устройства (Portable electronic devices)
STC	Спецификации к Сертификату типа (Specifications for Type Certificate)
TC	Сертификат типа (Type Certificate)


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:
Раздел 0 Section 0	1	00	
Раздел 0 Section 0	2	00	
Раздел 0 Section 0	3	00	
Раздел 0 Section 0	4	00	
Раздел 0 Section 0	5	00	
Раздел 0 Section 0	6	00	
Раздел 0 Section 0	7	00	

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02


Раздел 0 Section 0	8	00	
Раздел 0 Section 0	9	00	
Раздел 0 Section 0	10	00	
Раздел 0 Section 0	11	00	
Раздел 0 Section 0	12	00	
Раздел 0 Section 0	13	00	
Раздел 0 Section 0	14	00	
Раздел 0 Section 0	15	00	
Раздел 0 Section 0	16	00	
Раздел 0 Section 0	17	00	
Раздел 0 Section 0	18	00	
Раздел 0 Section 0	19	00	
Раздел 0 Section 0	20	00	
Раздел 0 Section 0	21	00	
Раздел 0 Section 0	22	00	
Раздел 0 Section 0	23	00	
Раздел 0 Section 0	24	00	
Раздел 0 Section 0	25	00	
Раздел 0 Section 0	26	00	
Раздел 1 Section 1	27	00	
Раздел 1 Section 1	28	00	
Раздел 1 Section 1	29	00	
Раздел 1 Section 1	30	00	

 <p>ГАГА Государственная Авиация Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02


Раздел 1 Section 1	31	00	
Раздел 1 Section 1	32	00	
Раздел 1 Section 1	33	00	
Раздел 1 Section 1	34	00	
Раздел 2 Section 2	35	00	
Раздел 2 Section 2	36	00	
Раздел 2 Section 2	37	00	
Раздел 2 Section 2	38	00	
Раздел 2 Section 2	39	00	
Раздел 2 Section 2	40	00	
Раздел 2 Section 2	41	00	
Раздел 2 Section 2	42	00	
Раздел 2 Section 2	43	00	
Раздел 2 Section 2	44	00	
Раздел 2 Section 2	45	00	
Раздел 2 Section 2	46	00	
Раздел 2 Section 2	47	00	
Раздел 2 Section 2	48	00	
Раздел 2 Section 2	49	00	
Раздел 2 Section 2	50	00	
Раздел 2 Section 2	51	00	
Раздел 3 Section 3	52	00	
Раздел 3 Section 3	53	00	

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02


Раздел 3 Section 3	54	00	
Раздел 3 Section 3	55	00	
Раздел 3 Section 3	56	00	
Раздел 3 Section 3	57	00	
Раздел 3 Section 3	58	00	
Раздел 3 Section 3	59	00	
Раздел 3 Section 3	60	00	
Раздел 3 Section 3	61	00	
Раздел 3 Section 3	62	00	
Раздел 3 Section 3	63	00	
Раздел 3 Section 3	64	00	
Раздел 3 Section 3	65	00	
Раздел 3 Section 3	66	00	
Раздел 3 Section 3	67	00	
Раздел 3 Section 3	68	00	
Раздел 3 Section 3	69	00	
Раздел 3 Section 3	70	00	
Раздел 3 Section 3	71	00	
Раздел 3 Section 3	72	00	
Приложение 1 Appendix 1	73	00	
Приложение 1 Appendix 1	74	00	
Приложение 2 Appendix 2	75	00	
Приложение 2 Appendix 2	76	00	

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

Приложение 2 Appendix 2	77	00	
Приложение 2 Appendix 2	78	00	
Приложение 3 Appendix 3	79	00	
Приложение 3 Appendix 3	80	00	
Приложение 4 Appendix 4	81	00	
Приложение 4 Appendix 4	82	00	
Приложение 4 Appendix 4	83	00	
Приложение 4 Appendix 4	84	00	
Приложение 4 Appendix 4	85	00	
Приложение 4 Appendix 4	86	00	
Приложение 4 Appendix 4	87	00	
Приложение 4 Appendix 4	88	00	
Приложение 4 Appendix 4	89	00	
Приложение 5 Appendix 5	90	00	
Приложение 5 Appendix 5	91	00	
Приложение 5 Appendix 5	92	00	
Приложение 5 Appendix 5	93	00	
Приложение 5 Appendix 5	94	00	
Приложение 5 Appendix 5	95	00	
Приложение 5 Appendix 5	96	00	
Приложение 6 Appendix 6	97	00	
Приложение 6 Appendix 6	98	00	
Приложение 6 Appendix 6	99	00	

 <p>ГАГА Государственная Авиация Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02


Приложение 6 Appendix 6	100	00	
Приложение 6 Appendix 6	101	00	
Приложение 6 Appendix 6	102	00	
Приложение 7 Appendix 7	103	00	
Приложение 7 Appendix 7	104	00	
Приложение 8 Appendix 8	105	00	
Приложение 8 Appendix 8	106	00	
Приложение 8 Appendix 8	107	00	
Приложение 8 Appendix 8	108	00	
Приложение 8 Appendix 8	109	00	
Приложение 9 Appendix 9	110	00	
Приложение 9 Appendix 9	111	00	
Приложение 9 Appendix 9	112	00	
Чек-лист 1 Checklist 1	113	00	
Чек-лист 1 Checklist 1	114	00	
Чек-лист 1 Checklist 1	115	00	
Чек-лист 1 Checklist 1	116	00	
Чек-лист 1 Checklist 1	117	00	
Чек-лист 1 Checklist 1	118	00	
Чек-лист 1 Checklist 1	119	00	
Чек-лист 1 Checklist 1	120	00	
Чек-лист 1 Checklist 1	121	00	
Чек-лист 1 Checklist 1	122	00	

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	02

0.13 Лист регистрации проверок, изменений и дополнений

0.13 Record of Reviews, Amendments, and Addenda

Изм. Amdt.	Стр. Page	№ Главы / пункты Chapter/Para. №	Дата Date		Номер и дата приказа (рапорт, сопровод. Письма) о внесении изменений / Reference Number and Date of the Order (Report, Cover Letter) for Incorporation of Amendments	Исполнитель – ответственный за ведение экземпляра Программы / Executor – Person Responsible for Maintaining the Program Copy		Подпись Signature
			Проверки Inspections	Внесения изменений / Incorporation of Amendments		Должность Position	ФИО Name	
1	50	п. 2.2.2.1, 2.2.2.2		08.09.2025 г.	№03-349 от 11.09.2025	Начальник УЛЭ	Алимов Н. К.	
2	52-53	Гл. 3/ Ch. 3		08.09.2025 г.	№03-349 от 11.09.2025	Начальник УЛЭ	Алимов Н. К.	
3	54-57	п. 3.2.2		08.09.2025 г.	№03-349 от 11.09.2025	Начальник УЛЭ	Алимов Н. К.	
4	56	п. 3.3		08.09.2025 г.	№03-349 от 11.09.2025	Начальник УЛЭ	Алимов Н. К.	
5	69-72	п. 3.14, 3.14.1, 3.14.2, 3.15		08.09.2025 г.	№03-349 от 11.09.2025	Начальник УЛЭ	Алимов Н. К.	
6	73-74	Прил./Appendix 1		08.09.2025 г.	№03-349 от 11.09.2025	Начальник УЛЭ	Алимов Н. К.	
7	75-78	Прил./Appendix 2		08.09.2025 г.	№03-349 от 11.09.2025	Начальник УЛЭ	Алимов Н. К.	

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

Летная годность и эксплуатационные особенности электронной системы бортовой документации (EFB) Airworthiness and Operational Characteristics System of the Electronic Flight Bag (EFB)

Глава 1. Описание системы и классификация EFB Chapter 1. System Description and EFB Classification

Данный раздел делится на две части. В первой части рассматривается платформа (оборудование и операционная система), на которой устанавливается программное обеспечение (ПО) EFB. Во второй части приводится описание ПО EFB, в том числе приложений, устанавливаемых для выполнения требуемых функций системы.

1.1 Оборудование EFB

1.1 EFB Equipment

Оборудование EFB систем делится на два варианта: переносное и встроенное.

1.1.1 Переносной планшет EFB

1.1.1 EFB Portable Tablet

Определение

Под переносным планшетом EFB подразумевается переносная платформа EFB, используемая в кабине экипажа, которая не является частью сертифицированной конфигурации воздушного судна.

Дополнительные характеристики

Переносной планшет EFB можно использовать как на борту ВС, так и за его пределами.

На переносные планшеты EFB устанавливаются ПО типов А и В. Кроме того, допускается установка различных вспомогательных (не относящихся к EFB) приложений (см. 2.2.2.3).

Переносной планшет EFB является переносным электронным устройством (PED) согласно определению.

Вес, габариты, форма и расположение переносных планшетов EFB не должны влиять на безопасность полета.

This section is divided into two parts. The first part addresses the platform (hardware and operating system) on which the EFB software is installed. The second part provides a description of the EFB software, including the applications installed to perform the required functions of the system.

EFB system equipment is divided into two types: portable and built-in (installed).


Definition

A portable electronic flight bag refers to a portable electronic flight bag platform used in the flight crew compartment which is not part of the certified configuration of the aircraft.

Additional characteristics

A portable electronic flight bag may be used both on board the aircraft and outside of it. Type A and Type B software may be installed on portable electronic flight bag .Additionally the installation of various auxiliary applications not related to electronic flight bag is permitted see 2.2.2.3

A portable electronic flight bag is a portable electronic device according to the definition The weight dimensions shape and placement of portable electronic flight bag must not affect flight safety.

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

Электропитание на переносные планшеты EFB может поступать от сертифицированного источника питания ВС (см. 2.1.1.1.3).

Для установки переносных планшетов EFB в крепежное устройство и последующего извлечения из устройства не требуется применение экипажем никаких инструментов. Закрепление и снятие переносных планшетов EFB не рассматриваются как техническое обслуживание.

Переносной планшет EFB может рассматриваться как часть системы, включающей встроенные устройства EFB, которые, в свою очередь, являются составной частью сертифицированного оборудования воздушного судна.

Встроенные компоненты EFB являются составной частью сертифицированного оборудования воздушного судна, предназначенные для установки (см. 2.1.1.1.1) EFB на ВС и/или подсоединения к другим системам (см. 2.1.1.1.4).

Условия использования передающих функций переносных устройств EFB типа T-PED определены в Руководстве по летной эксплуатации воздушного судна (РЛЭ ВС). Если в РЛЭ ВС нужной информации нет, передача данных разрешается на некритичных этапах полета (см. 2.2.1.1.2).

Переносные планшеты EFB разрешается использовать на всех этапах полета, при условии, что они установлены в сертифицированные крепления либо надежно закреплены в крепежном устройстве для планшетов, при котором обеспечивается нормальная эксплуатация (см. 2.1.1.1.1, 2.1.1.1.2 и 2.2.1.6).

Примечание:

К PED относятся электронные устройства разных типов, в том числе пользовательские устройства, приносимые на борт воздушного судна членами экипажа и пассажирами при этом не входящие в состав одобренного

Electrical power to portable electronic flight bag may be supplied from a certified aircraft power source see 2.1.1.1.3

No tools are required for the installation of portable electronic flight bag in the mounting device or for their removal from the device by the crew. Mounting and removal of portable electronic flight bag are not considered maintenance tasks.

A portable electronic flight bag may be considered part of a system that includes installed electronic flight bag devices which in turn are part of the certified aircraft equipment.


Installed components of the electronic flight bag are part of the certified aircraft equipment intended for the installation see 2.1.1.1.1 of the electronic flight bag on the aircraft and or for connection to other systems. see 2.1.1.1.4

Conditions for using the transmitting functions of portable electronic flight bag devices of type transmitting portable electronic device are defined in the Aircraft Flight Manual.

If no such information is provided in the Aircraft Flight Manual data transmission is allowed during noncritical phases of flight. see 2.2.1.1.2. Portable electronic flight bag tablets are allowed to be used in all phases of flight provided they are installed in certified mounts or securely fastened in a tablet mounting device that ensures normal operation. see 2.1.1.1.1 2.1.1.1.2 and 2.2.1.6.

Note:

Portable Electronic Devices (PED) include various types of electronic equipment, including user devices brought on board the aircraft by crew members and passengers, which are not part of the approved aircraft equipment.

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

оборудования ВС. Под это определение подпадает все оборудование, потребляющее электрическую энергию. Питание на устройства поступает как от внутренних источников, например, батареек (перезаряжаемых и одноразовых), так и от систем воздушного судна, к которым устройства подключаются особым образом.

This definition covers all equipment that consumes electrical power. Power for the devices may be supplied either by internal sources, such as rechargeable or disposable batteries, or from aircraft systems, to which the devices are connected in a specific manner.

Все переносные EFB, не закреплённые на членах лётного экипажа (например, планшет на колене) или не зафиксированные на существующих элементах конструкции воздушного судна (например, с помощью присосок), должны быть убраны во время критических этапов полёта, чтобы обеспечить безопасность находящихся в кабине пилотов.

All handheld EFBs not secured on the flight crew (e.g., kneeboard) or into an existing aircraft part (e.g., suction cups) need to be stowed during critical phases of flight to ensure the safety of the occupants of the flight deck.

Хранение должно быть организовано таким образом, чтобы EFB можно было легко и безопасно убрать, но при этом он оставался доступным в полёте. Метод хранения не должен представлять опасности во время эксплуатации воздушного судна.

Stowage needs to be configured such that the EFB can be easily stowed securely but remain readily accessible in-flight. The method of stowage should not cause any hazard during aircraft operations.

Переносные планшеты EFB считаются контролируемыми персональными электронными устройствами (PED) (см. раздел 4.4).

Portable EFB tablets are considered controlled PEDs (see section 4.4).

Компоненты EFB, которые члены экипажа не могут снять самостоятельно или к которым у них нет доступа в кабине экипажа, должны рассматриваться как “сертифицированное оборудование” и подлежат сертификации в форме Сертификата типа (TC), изменённого Сертификата типа или Дополнительного сертификата типа (STC).

EFB components that cannot be removed by crew members or to which they do not have access in the cockpit must be considered “certified equipment” and are subject to a Type Certificate (TC), an amended Type Certificate, or a Supplemental Activity Certificate (STC).

1.1.2 Встроенные EFB


1.1.2 Installed EFBs

Определение

Платформа EFB, встроенная на ВС, считающаяся частью конструкции ВС, на которую распространяются требования соответствия нормам летной годности.

Definition

An EFB platform integrated into an aircraft that is considered part of the aircraft structure for purposes of airworthiness compliance.

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

Дополнительные характеристики

Требования к встроенным EFB зависят от конфигурации конкретного воздушного судна.

Помимо ПО типов А и В, на встроенные EFB могут устанавливаться сертифицированные приложения, при условии, что EFB соответствует требованиям для установки таких приложений, в том числе исключает возможность отрицательного воздействия несертифицированного ПО на работу сертифицированного ПО. Например, надежный механизм разделения является одним из возможных способов гарантировать независимость между сертифицированными ПО и ПО других типов.

Additional features

Requirements for integrated EFBs depend on the specific aircraft configuration.

In addition to Type A and Type B software, certified applications may be installed on Installed EFBs, provided that the EFB meets the requirements for installing such applications, including ensuring that uncertified software does not adversely affect the operation of certified software. For example, a robust separation mechanism is one possible way to ensure independence between certified software and other types of software.

1.2 Программное обеспечение электронной системы бортовой документации (EFB)

1.2 Electronic Flight Bag (EFB) Software

Функциональность системы EFB частично зависит от ПО, установленного на платформу. Классификация ПО основана на его влиянии на безопасность и предназначена для четкого разделения приложений ПО и, следовательно, нужна для оценки каждого из приложений ПО.

В Приложениях А и В данного документа приводятся основы классификации стандартного ПО (приложений) EFB. Эта информация может быть использована при классификации, если ПО не включает никаких новшеств (структурных либо функциональных), которые требуют нестандартных методик классификации либо могут повлиять на взаимодействие с другими приложениями.


Если ПО не указано в Приложениях к данному документу, либо содержит значительные новшества, классификация проводится на основании приводимых ниже определений и инструкций, данных в Приложении 3.

The functionality of the EFB system depends in part on the software installed on the platform.

The classification of software is based on its impact on safety and is intended to clearly differentiate software applications and is therefore necessary for the evaluation of each software application.

Appendices A and B of this document provide a basis for classifying standard EFB software (applications). This information may be used for classification if the software does not include any innovations (structural or functional) that require non-standard classification methods or may affect interaction with other applications.

If the software is not listed in the Appendices to this document or contains significant innovations, classification is carried out on the basis of the definitions below and the instructions given in Appendix 3.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

В определениях «неисправность либо неправильное использование» подразумевается любой отказ и неисправность ПО, а также ошибки при разработке, которые с достаточной вероятностью можно ожидать в ходе эксплуатации.

1.2.1 Тип А

1.2.1 Type A

Определение

ПО типа А — это ПО EFB, чей отказ (неисправность) никак не влияет на безопасность.

Дополнительные характеристики

ПО типа А:

- (a) может устанавливаться как на переносные, так и на встроенные EFB;
- (b) не требуют одобрения (см. п. 2.2.2.1); и
- (c) должно соответствовать условиям, перечисленным в Приложении 4, параграф 4.2. Примеры ПО типа А см. в Приложении 1.

1.2.2 Тип В

1.2.2 Type B

Определение

К типу В относится ПО со следующими характеристиками:

- (a) его неисправность либо неправильное использование ограничены условиями незначительного отказа; и
- (b) оно не заменяет и не дублирует ни одну из систем либо функций, являющихся обязательными согласно нормам летной годности, требованиям по использованию воздушного пространства или правилам эксплуатации.

Дополнительные характеристики

ПО типа В:

- (a) может устанавливаться как на переносные, так и на встроенные EFB;
- (b) требует проведения эксплуатационной оценки согласно п. 2.2.2.2; и

The definitions of "malfunction or misuse" include any failure or malfunction of the software, as well as design errors, that can reasonably be expected to occur during operation.

Definition

Type A software is EFB software whose failure (malfunction) does not affect safety in any way.

Additional features

Software type A:

- (a) can be installed on both portable and Installed EFBs;
- (b) do not require approval (see paragraph 2.2.2.1); and
- (c) must comply with the conditions listed in Appendix 4, paragraph 4.2. For examples of type A software, see Appendix 1.

Definition


Type B includes software with the following characteristics:

- (a) its failure or misuse is limited to minor failure conditions; and
- (b) it does not replace or duplicate any system or function required by airworthiness regulations, airspace requirements, or operating rules.

Additional features

Software type B:

- (a) can be installed on both portable and Installed EFBs;
- (b) requires an operational assessment to be carried out in accordance with paragraph 2.2.2.2; and

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Глава Chapter	1
	Редакция Edition	02

(с) не требует сертификата на соответствие нормам летной годности.

Примеры ПО типа В см. в Приложении 2.

Это не исключает возможности использования приложений типа В для отображения документов, руководств и данных.

1.2.2.1 Индикация движущейся карты аэропорта (AMMD) с указанием местоположения ВС

1.2.2.1 Airport Moving Map Display (AMMD) showing aircraft position

AMMD с указанием местоположения ВС относится к приложениям типа В и должна соответствовать условиям, указанным в Приложении 8 данного документа.

1.2.3 Вспомогательное ПО (не относящиеся к EFB)

1.2.3 Ancillary software (non-EFB)

Вспомогательное ПО — это приложения, не относящиеся к EFB и выполняющие функции, которые напрямую не связаны с деятельностью экипажа на борту ВС.

(c) does not require a certificate of compliance with airworthiness standards.

For examples of type B software, see Appendix 2.

This does not exclude the possibility of using Type B applications to display documents, manuals and data.


AMMD indicating the aircraft location is a Type B annex and must comply with the conditions specified in Appendix 8 of this document.

Ancillary software is non-EFB applications that perform functions that are not directly related to the crew's activities on board the aircraft.

ОЦЕНКА АППАРАТНОГО И ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

В таблице представлен перечень процедур, описание которых приводится в главе 6.

Компонент EFB		Переносные EFB параграф 1.1.1		Встроенные EFB параграф 1.1.2	
		Оценка	Регистрация или Одобрение	Оценка	Регистрация или Одобрение
Оборудование	Встроенное крепёжное устройство EFB	Соответствие нормам летной годности и получение одобрения, параграф 2.1.1.1		Соответствие нормам летной годности и получение одобрения, параграф 2.1.1.1	
	Локальная платформа EFB	Оценка параграф 2.2.1	Как минимум, внесение изменений в Руководство по производству полетов при необходимости	Соответствие нормам летной годности и получение одобрения, параграф 2.1.1.2	
	Вспомогательное программное	Оценка эксплуатантом параграф	Внесение изменений в Руководство по	Оценка эксплуатант	Внесение изменений в Руководство по


 <p>ГАГА Государственный Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

Программное обеспечение	обеспечение, параграф 2.2.2.3	2.2.2.3	производству полетов при необходимости	том параграф 2.2.2.3	производству полетов при необходимости
	Программное обеспечение типа А параграф 1.2.1	Оценка эксплуатантом параграф 2.2.2.1		Оценка эксплуатантом параграф 2.2.2.1	
	Программное обеспечение типа В параграф 1.2.2	Оценка, параграф 2.2.2.2	Как минимум, внесение изменений в Руководство по производству полетов при необходимости	Оценка, параграф 2.2.2.2	Как минимум, внесение изменений в Руководство по производству полетов при необходимости


HARDWARE AND SOFTWARE ASSESSMENT

The table provides a list of procedures described in Chapter 6.

EFB component		Portable EFB paragraph 1.1.1		Installed EFB paragraph 1.1.2	
		Grade	Registration or Approval	Grade	Registration or Approval
Equipment	Integrated EFB mounting device	Airworthiness Compliance and Approval, paragraph 2.1.1.1		Airworthiness Compliance and Approval, paragraph 2.1.1.1	
	Local EFB platform	Assessment paragraph 2.2.1	At a minimum, amend the Flight Operations Manual as necessary	Airworthiness Compliance and Approval, paragraph 2.1.1.2	
Software security	Support software, paragraph 2.2.2.3	Operator's assessment paragraph 2.2.2.3	Amendments to the Flight Operations Manual if necessary	Operator's assessment paragraph 2.2.2.3	Amendments to the Flight Operations Manual if necessary
	Software type A paragraph 1.2.1	Operator's assessment paragraph 2.2.2.1		Operator's assessment paragraph 2.2.2.1	
	Software type B paragraph 1.2.2	Rating, paragraph 2.2.2.2	At a minimum, amend the Flight Operations Manual as necessary	Rating, paragraph 2.2.2.2	At a minimum, amend the Flight Operations Manual as necessary

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	02

					Manual as necessary
--	--	--	--	--	---------------------

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

Глава 2 Одобрение на соответствие нормам летной годности

Chapter 2 Airworthiness Approval

2.1 Введение

2.1 Introduction

Одобрение на соответствие нормам летной годности необходимо для встроенных систем EFB (см. параграф 1.1.2), также, как и для встроенных устройств EFB и крепежных устройств.

Переносные планшеты EFB не требуют одобрения на соответствие нормам летной годности, но их наличие и использование в кабине ВС должно быть оценено эксплуатантом (см. параграф 2.2.1).

2.1.1 Одобрение на соответствие нормам летной годности оборудования

2.1.1 Approval for compliance with airworthiness standards of equipment

2.1.1.1 Встроенные устройства

2.1.1.1 Installed devices

Встроенные устройства – это внешние устройства для ввода/вывода данных на/с платформы EFB, такие как встроенный дистанционный экран, управляющие устройства (такие как клавиатура, указательное устройство, выключатели и т.п.) или док-станции.

Встроенные устройства должны быть использованы только для функционирования EFB или, в случае использования устройств, совместно используемых с бортовым радиоэлектронным оборудованием, они должны быть частью утвержденной типовой конструкции. Должно быть продемонстрировано с использованием соответствующего уровня оценки, что установка оборудования и ПО EFB не ставит под угрозу соответствие устанавливаемых систем и оборудования воздушного судна (включая совместно используемые устройства) требованиям нормам летной годности.

Встроенные устройства требуют одобрения на соответствие нормам летной годности.


Airworthiness approval is required for integrated EFB systems (see paragraph 1.1.2), as well as for integrated EFB devices and mounting devices.

Portable EFBs do not require airworthiness approval, but the operator (see paragraph 2.2.1) must assess their presence and use in the aircraft cockpit.

Installed devices are external input/output devices for transferring data to or from the EFB platform, such as a built-in remote display, control devices (such as a keyboard, pointing device, switches, etc.), or docking stations.

Installed devices must be used solely for the operation of the EFB, or, if used in conjunction with airborne electronic equipment, they must be part of the approved type design. It must be demonstrated, using the appropriate level of assessment, that the installation of EFB hardware and software does not compromise the airworthiness compliance of the installed aircraft systems and equipment (including shared-use devices).

Installed devices require approval for compliance with airworthiness standards.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

2.1.1.1.1 Крепежное устройство

2.1.1.1.1 Mounting Device

Крепежное устройство (и прочие средства крепления) используется для фиксации (монтажа) систем EFB. Система EFB может иметь более одного крепежного устройства, если она состоит из нескольких элементов (например, док-станция для платформы EFB и крепление для дистанционного экрана).

Установленное крепежное устройство не должно затруднять физический и визуальный доступ к средствам управления воздушным судном и/или экранам, мешать перемещениям экипажа и ухудшать поле обзора. Конструкция крепежного устройства предполагает быстрый доступ пользователя ко всем элементам системы EFB, в том числе и в снятом состоянии, а в особенности к средствам управления EFB, и должен быть обеспечен полный обзор экрана EFB во время использования. При проектировании должно учитываться следующее:


- a) Крепежное устройство и сопряженные с ним устройства не должны мешать летному экипажу в выполнении его задач (штатных, нештатных, в аварийной ситуации), связанных с управлением системами воздушного судна.
- b) Крепежное устройство экрана EFB (например, переносные EFB, боковой экран встроенных EFB), должно обеспечивать быструю и надежную фиксацию экрана. Если необходимо, положение крепежного устройства должно быть достаточно регулируемым, в соответствии с предпочтениями членов летного экипажа. Кроме того, диапазон возможного перемещения устройства должен быть в соответствии с диапазоном физических возможностей пользователей (т.е. антропометрических ограничений). Фиксирующий механизм должен быть

Mounting device (and other mounting means) is used for securing (installing) EFB systems. An EFB system may have more than one mounting device if it consists of multiple components (for example, a docking station for the EFB platform and a mount for a remote display).

The installed mounting device must not obstruct physical and visual access to aircraft control elements and/or displays, hinder crew movement, or impair the field of view. The design of the mounting device must ensure quick user access to all elements of the EFB system, including when removed, especially to the EFB control elements, and full visibility of the EFB screen must be ensured during use.

The following aspects must be considered in the design:

- a) The mounting device and associated components must not interfere with the flight crew in performing their tasks (normal, abnormal, or emergency) related to the operation of aircraft systems.
- b) The EFB screen mounting device (for example, portable EFBs or the side screen of Installed EFBs) must provide quick and secure fixation of the screen. If necessary, the position of the mounting device must be sufficiently adjustable according to the preferences of the flight crew members. Additionally, the device's range of movement must correspond to the physical capabilities of users (i.e., anthropometric limitations). The locking mechanism must be wear-resistant to ensure reliable mounting during long-term use.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

износостойким, что обеспечит надежное крепление при длительной эксплуатации.

с) При проектировании должны учитываться требования к аварийной ударобезопасности. Эти требования включают и надлежащую фиксацию используемого устройства.

d) Крепежное устройство экрана EFB (например, переносные EFB, боковой экран встроенных EFB) должно быть закреплено либо заблокировано в таком положении, чтобы оно не мешало работе летного экипажа, когда его не используют. Снятое устройство и его крепежный механизм не должны создавать помех экипажу в пределах его деятельности, что может либо визуальное, либо физически мешать доступу к средствам управления воздушным судном и/или может быть помехой на пути выхода из кабины ВС.

e) Должна быть решена проблема механических помех крепежного устройства - либо на боковой панели (боковая ручка управления), либо на штурвальной колонке с точки зрения полной подвижности механизмов при всех режимах работы и отсутствия помех со стороны зажимов и пр. Для устройств, устанавливаемых на колонку, требуется получить (дополнительный) сертификат типа, который подтверждал бы, что механическая инерция от устройства никак не сказывается на пилотажных свойствах ВС


f) Должны быть предусмотрены способы выключения переносных EFB (программные либо аппаратные) в тех случаях, когда пристегнутый ремнями пилот не может дотянуться до панели управления EFB. В этом случае возможно использование специально установленного устройства, сертифицированного согласно п. 2.1.1.1 (например, кнопка, до которой пилот может дотянуться из кресла).

c) Emergency crash safety requirements must be considered during the design. These requirements also include proper fixation of the device in use.

d) The EFB screen mounting device (for example, portable EFBs or the side screen of Installed EFBs) must be fixed or locked in such a position that it does not interfere with the flight crew's operations when not in use. The removed device and its mounting mechanism must not obstruct the crew within their area of operation, which may visually or physically interfere with access to aircraft controls and/or hinder emergency egress from the cockpit.

e) The issue of mechanical interference of the mounting device must be addressed — whether on the side panel (side control lever) or on the control column — in terms of full mobility of mechanisms during all modes of operation and absence of obstructions from clamps, etc. Devices installed on the control column require a (supplementary) type certificate confirming that the mechanical inertia of the device does not affect the flight characteristics of the aircraft.

f) Means of deactivating portable EFBs (software or hardware) must be provided in cases where a pilot secured with seatbelts cannot reach the EFB control panel. In such cases, a specifically installed device certified in accordance with paragraph 2.1.1.1 (for example, a button reachable from the pilot's seat) may be used.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

2.1.1.1.2 Характеристики и расположение экрана EFB

2.1.1.1.2 Characteristics and placement of the EFB screen

(a) Расположение экрана

Экран EFB, как и прочие элементы системы EFB, должны располагаться таким образом, чтобы не ухудшать поле обзора пилота на всех этапах полета, а также не затруднять доступ к средствам управления и приборам, расположенным в кабине. Расположение экрана и прочих элементов системы EFB должно быть оценено с точки зрения его влияния на возможность покидания ВС.

Работающий экран EFB должен располагаться в пределах 90 градусов по обе стороны относительно линии прямой видимости каждого пилота.

Блики и отражения на экране EFB не должны препятствовать выполнению штатных задач экипажа и влиять на удобочитаемость данных на экране EFB.

Также должно учитываться, что указатель относительного направления на экране может быть понят неправильно из-за того, что расположение самого экрана не соответствует этому направлению.

Например, указатель курса воздушного судна может быть направлен в верхнюю часть экрана, но сам экран при этом может быть расположен неправильно относительно продольной оси ВС. К статичным картам (без возможности автоматического изменения положения) это не относится, поэтому в данном случае они рассматриваются наравне с бумажными картами.

(b) Характеристики экрана

Следует учесть, что со временем рабочие характеристики экрана будут ухудшаться из-за износа и устаревания. Оценить освещенность и читаемость изображения можно с помощью инструкций.

У пользователя должна быть возможность регулировать яркость экрана EFB независимо

(a) Screen placement

The EFB screen, as well as other elements of the EFB system, must be positioned in such a way that it does not impair the pilot's field of view at any phase of flight and does not hinder access to aircraft controls and instruments located in the cockpit. The placement of the screen and other components of the EFB system must be assessed for their impact on the ability to exit the aircraft.

The active EFB screen must be located within 90 degrees to either side of the pilot's line of sight.

Glare and reflections on the EFB screen must not interfere with the performance of the crew's routine tasks or affect the readability of data on the screen.


It must also be taken into account that the relative direction indicator on the screen may be misinterpreted if the orientation of the screen itself does not match that direction.

For example, a heading indicator may be pointing to the top of the screen, but the screen itself might be incorrectly aligned with the longitudinal axis of the aircraft. This does not apply to static charts (without the capability of automatic orientation adjustment), which are therefore considered equivalent to paper charts.

(b) Screen characteristics

It should be noted that the operational characteristics of the screen will deteriorate over time due to wear and aging. Illumination and readability can be evaluated using relevant instructions.

The user must have the ability to adjust the brightness of the EFB screen independently from

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

от яркости других экранов в кабине экипажа. Кроме того, функция автоматической настройки яркости должна работать независимо для каждого из имеющихся в кабине экранов EFB. Допускается настройка яркости с помощью ПО, если при этом не возрастает рабочая нагрузка на экипаж.

Должна быть предусмотрена достаточная подсветка надписей и кнопок для использования в ночное время. Под «надписями и кнопками» подразумеваются средства управления, расположенные непосредственно на экране.

В некоторых случаях угол в 90 градусов в обе стороны от линии прямой видимости каждого пилота может быть неприемлем для определенных приложений EFB, в случаях, когда качество изображения ухудшается при больших углах обзора (например, при увеличении угла нарушается цветность или ухудшается контрастность).

(с) Применяемые стандарты

Каждая система EFB оценивается с учетом требований раздела 2.1.1.1.2:

Если экран является встроенным компонентом, его оценка проводится в соответствии с применяемой сертификацией.

2.1.1.1.3 Источник питания

2.1.1.1.3 Power supply

Устройства EFB должны быть подключены к сертифицированному источнику питания, одобренному производителем ВС. Требования к кабелям для подключения EFB к системам ВС описаны в пункте 2.1.1.1.5 данной Инструкции.

2.1.1.1.4 Передача данных EFB

2.1.1.1.4 EFB Data Transfer

Переносные EFB, имеющие возможность установления связи с системами ВС (проводную и беспроводную), могут передавать и получать данные на/от систем воздушного судна при условии, что конструкция ВС предусматривает

the brightness of other screens in the flight deck. Additionally, the automatic brightness adjustment feature must operate independently for each EFB screen in the cockpit. Brightness adjustment via software is permitted provided it does not increase the crew's workload.

There must be sufficient backlighting of labels and buttons for nighttime use. "Labels and buttons" refer to control elements located directly on the screen.


In some cases, the 90-degree angle to either side of the pilot's line of sight may be unacceptable for certain EFB applications when image quality deteriorates at wide viewing angles (for example, when color accuracy or contrast is affected as the angle increases).

(с) Applicable standards

Each EFB system is assessed in accordance with the requirements of section 2.1.1.1.2: If the screen is an Installed component, its evaluation is carried out in accordance with the applicable certification.

EFB devices must be connected to a certified power source approved by the aircraft manufacturer. Cable requirements for connecting EFBs to aircraft systems are described in paragraph 2.1.1.1.5 of this instruction.

Portable EFBs that have the ability to communicate with aircraft systems (wired and wireless) may transmit and receive data to/from aircraft systems, provided that the aircraft design includes the necessary communications

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

необходимые средства связи (оборудование и ПО для передачи данных), а также устройства защиты интерфейса.

Переносные EFB могут получать любые данные от систем ВС, при этом передача данных с EFB возможна только на системы, соответствующие следующим условиям:

- (a) системы, отказы которых не влияют или незначительно влияют на безопасность ВС в целом (принтеры, ACARS);
- (b) системы ВС, сертифицированные на обеспечение связи с PED (система спутниковой связи SATCOM с роутером), в соответствии с ограничениями, установленными в РЛЭ ВС;
- (c) системы, полностью изолированные (в обоих направлениях) от сертифицированных систем ВС (например, средства, которые передают и получают данные для обеспечения административной авиационной связи (AAC) только на земле); и
- (d) встроенные устройства EFB в соответствии с п. 2.1.1.1.

Передача и прием данных с/на EFB не должны влиять на работу сертифицированных систем ВС, что должно быть подтверждено соответствующими проверками и тестированием.

Оценка безопасности средств передачи данных EFB должна включать анализ новых рисков, которые могут возникнуть при подключении EFB к системам ВС (несанкционированный доступ, вредоносные программные средства) и их влияния на безопасность. Эта оценка проводится независимо от эксплуатационной оценки безопасности системы EFB (см. раздел 7.9), которая предназначена для защиты самой системы EFB.

Отказы системы EFB не должны негативно влиять на работу сертифицированных систем ВС.

equipment (hardware and software for data transmission) and interface protection devices.


Portable EFBs can receive any data from aircraft systems, but data transmission from EFBs is only possible to systems that meet the following conditions:

- (a) systems whose failures do not affect or have a minor effect on the safety of the aircraft as a whole (printers, ACARS);
- (b) aircraft systems certified to provide communications with the PED (satellite communication system SATCOM with a router), in accordance with the limitations established in the aircraft AFM;
- (c) systems that are completely isolated (in both directions) from the certified aircraft systems (e.g., facilities that transmit and receive data to support administrative aeronautical communications (AAC) on the ground only); and
- (d) integrated EFB devices in accordance with paragraph 2.1.1.1.

Transmission and reception of data from/to the EFB must not affect the operation of certified aircraft systems, which must be confirmed by appropriate checks and testing.

The EFB data link security assessment should include an analysis of new risks that may arise when connecting the EFB to aircraft systems (unauthorized access, malware) and their impact on security. This assessment is conducted independently of the EFB system operational security assessment (see Section 7.9), which is designed to protect the EFB system itself.

EFB system failures shall not adversely affect the operation of certified aircraft systems.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

В РЛЭ ВС должны быть указаны все возможные ограничения по летной годности (см. 2.1.2.1)

2.1.1.1.5 Соединительные кабели

2.1.1.1.5 Connecting cables

При использовании кабелей для подключения EFB к системам ВС:

(а) кабель без креплений не должен свободно свисать, мешая тем самым выполнению штатных процедур и что ставит под угрозу безопасность. У экипажа должна быть возможность легко и быстро убрать кабели с пути и закрепить их (например, кабельными стяжками);

(б) длина кабеля, присоединенного к крепежному устройству, должна быть достаточной для свободного использования любого переносного устройства в кабине экипажа; и

(с) на самолетах, установленные кабели рассматриваются как система межсоединений электрической проводки и потому должны соответствовать требованиям, подраздел Н.

2.1.1.2 Встроенные EFB

2.1.1.2 Installed EFBs

Встроенные EFB считаются частью воздушного судна и потому требуют подтверждения на соответствие нормам летной годности. Платформа EFB включает операционную систему (ОС).

Оценка соответствия требованиям норм летной годности, как правило, включает две процедуры:

(а) оценка безопасности с учетом условий отказа оборудования EFB, всех сертифицированных приложений ПО (или приложений, не относящихся к типам А и В), установленных на EFB, а также сегмента, выделенного для несертифицированных и вспомогательных приложений (не относящихся к EFB); и

The aircraft flight manual must indicate all possible airworthiness limitations (see 2.1.2.1).

When using cables to connect EFB to aircraft systems:

(а) Unsecured cables must not hang freely, thereby interfering with normal procedures and jeopardising safety. The crew must be able to easily and quickly move cables out of the way and secure them (e.g. with cable ties);


(б) the length of the cable connected to the mounting device must be sufficient to allow free use of any portable device in the cockpit; and

(с) on aircraft, installed cables are considered to be an electrical wiring system and therefore must comply with the requirements of subsection Н

Installed EFBs are considered part of the aircraft and therefore require approval for airworthiness. The EFB platform includes an operating system (OS).

Evaluation of compliance with airworthiness requirements typically involves two procedures:

(а) a safety assessment considering the failure conditions of the EFB hardware, all certified software applications (or non-Type A and B applications) installed on the EFB, and the segment allocated to non-certified and ancillary (non-EFB) applications; and

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

(б) квалификация оборудования и ПО в соответствии с требуемым уровнем гарантии соответствия системы и ее интерфейсов (DAL).

(b) qualification of equipment and software in accordance with the required system and interface assurance level (DAL).

2.1.2 Сертификационная документация

2.1.2 Certification documentation

2.1.2.1 Руководство по летной эксплуатации воздушного судна

2.1.2.1 Aircraft Flight Manual

Для встроенных EFB и сертифицированных встроенных устройств, раздел РЛЭ ВС или Приложение к руководству по летной эксплуатации воздушного судна должны включать:

For integrated EFBs and certified integrated devices, the Aircraft Flight Manual section or Aircraft Flight Manual Appendix must include:

(а) информация об ограниченном объеме подтверждения соответствия нормам летной годности технических средств EFB (например, что те или иные элементы EFB предназначены только для приложений типов А и В. Подтверждение соответствия нормам летной годности не заменяет эксплуатационной оценки использования системы EFB).

(a) information about the limited scope of the airworthiness verification for the EFB technology (e.g., that certain elements of the EFB are intended for Type A and Type B applications only. The airworthiness verification does not replace the operational evaluation of the use of the EFB system).

(б) идентификация встроенного оборудования, которая также может включать краткое описание установленной системы либо компонентов;

(b) identification of the Installed equipment, which may also include a brief description of the installed system or components;

(с) соответствующие изменения и дополнения, относящиеся к ограничениям на:

(c) relevant amendments and additions relating to restrictions on:

(1) использование планшета EFB при встроенной системе EFB; и


(1) use of an EFB tablet with an integrated EFB system; and

(2) использование встроенных элементов/устройств EFB для переносных EFB.

(2) use of integrated EFB elements/devices for portable EFBs.

Для этого в РЛЭ ВС включаются ссылки на руководства (относящиеся к соответствию нормам летной годности), в первую очередь предназначенные для разработчиков приложений EFB и поставщиков EFB.

To this end, references to manuals (related to compliance with airworthiness standards) are included in the aircraft AFM, primarily intended for EFB application developers and EFB suppliers.

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Глава Chapter	2
	Редакция Edition	02

2.1.2.2 Руководства для разработчиков ПО EFB (встроенные EFB и сертифицированные встроенные устройства)

2.1.2.2 EFB Software Developer Guides (Installed EFBs and Certified Installed Devices)

Обладатели сертификатов типа и сертификатов дополнительных видов деятельности (TC и STC) на встроенные устройства EFB и встроенные EFB должны разрабатывать и поддерживать руководства по проектированию, разработке и внедрению ПО для встроенных EFB или сертифицированных устройств для переносных EFB, которые включают перечень ограничений и рекомендаций по проектированию, разработке и внедрению ПО. Руководство должно содержать следующую информацию, как минимум:

- (a) описание архитектуры встроенных компонентов EFB;
- (b) уровень гарантии развития компонентов (DAL) EFB и все допущения, ограничения и меры по снижению рисков, необходимые для поддержания данного уровня;
- (c) информация, необходимая для разработки ПО совместимого с бортовым радиоэлектронным оборудованием и интерфейсом оператора; информация должна быть точной, достоверной, проверяемой и удобной в обработке;
- (d) процедуры интеграции между новыми и уже одобренными приложениями;

- (e) руководства по интеграции новых приложений на встроенном планшете или встроенном устройстве.

Данное руководство должно быть доступно эксплуатантам, уполномоченным органам власти.

2.1.2.3 Руководства для разработчиков систем EFB (встроенные устройства для переносных EFB)

2.1.2.3 EFB System Design Guidelines (Installed Devices for Portable EFBs)


Обладатели сертификатов типа и сертификатов дополнительных видов деятельности (TC и STC) для встроенных устройств и переносных EFB должны

Holders of type certificates and supplementary activity certificates (TCs and STCs) for integrated EFBs and integrated EFBs must develop and maintain guidelines for the design, development, and implementation of software for integrated EFBs or certified portable EFBs that include a list of limitations and recommendations for the design, development, and implementation of software. The guide must contain, at a minimum, the following information:

- (a) a description of the architecture of the EFB Installed components;
- (b) the EFB component development assurance level (DAL) and all assumptions, constraints, and risk mitigations necessary to maintain that level;
- (c) information necessary for the development of software compatible with on-board radio-electronic equipment and the operator interface; the information must be accurate, reliable, verifiable and easy to process;
- (d) integration procedures between new and already approved applications;

- (e) guidelines for integrating new applications on an Installed tablet or Installed device.

This manual must be made available to operators and authorized authorities.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

разрабатывать требования и руководства по интеграции переносных EFB и встроенных средств, а также по проектированию и разработке программного обеспечения.

Руководства в первую очередь предназначены для поставщиков систем EFB и должны содержать следующую информацию:

(a) Описание встроенных устройств EFB и соответствующих ограничений, если имеются, например:

(1) предполагаемые функции, ограничения в использовании и пр.;

(2) характеристики крепежных устройств, экранов, средств управления и указательных устройств, принтеров и пр.;

(3) максимально допустимые параметры (размеры, вес и пр.) переносных элементов системы EFB, устанавливаемых на крепежные устройства;

(4) описание архитектуры компонентов EFB, в том числе стандартные / нестандартные / механические / автоматические изменения конфигурации; и

(5) штатные / нештатные / аварийные / обслуживающие процедуры, допустимые на различных этапах полета.

(b) Характеристики и ограничения, в том числе относящиеся к безопасности и защищенности:

(1) системы питания;

(2) аккумуляторной батареи переносного устройства; и

(3) системы передачи данных.

2.2 Эксплуатационная оценка

2.2 Operational assessment

2.2.1 Эксплуатационная оценка оборудования

2.2.1 Operational assessment of equipment

Эксплуатационной оценке оборудования в основном подлежат планшеты переносных EFB, которые не требуют подтверждения на соответствие нормам летной годности.

and Installed facilities, as well as for the design and development of software.

The guidelines are primarily intended for EFB system suppliers and should contain the following information:

(a) Description of the EFB's integrated devices and associated limitations, if any, such as:

(1) intended functions, limitations of use, etc.;

(2) characteristics of fastening devices, screens, controls and indicators devices, printers, etc.;

(3) maximum permissible parameters (dimensions, weight, etc.) of portable elements of the EFB system installed on fastening devices;

(4) description of the architecture of EFB components, including standard/non-standard/mechanical/automatic configuration changes; and


(5) normal/abnormal/emergency/maintenance procedures permitted at various stages of flight.

(b) Characteristics and limitations, including those related to safety and security:

(1) power supply systems;

(2) the portable device's battery; and

(3) data transmission systems.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

Перед началом эксплуатации переносных EFB проводится процесс оценки согласно п.п. 2.2.1.1 - 2.2.1.6.

Дополнительно, в параграфе 2.1.1.1 содержатся указания по встроенным устройствам. Если какие-либо из этих элементов не сертифицированы и при этом являются частью переносных EFB, перед началом эксплуатации проводится их оценка по соответствующим критериям

2.2.1.1 Электромагнитное излучение (EMI)

2.2.1.1 Electromagnetic Radiation (EMI)

Пользователь / эксплуатант обязаны подтвердить, что работа PED никоим образом не влияет на работу оборудования воздушного судна, которое остается включенным (или находится в режиме ожидания) на критических этапах полета; дополнительные инструкции по проверке на подверженность электромагнитному излучению содержатся в п. 2.2.1.1.1 и 2.2.1.1.2.

2.2.1.1.1 Методы тестирования переносных электронных устройств (PED) на отсутствие помех

2.2.1.1.1 Portable Electronic Device (PED) Interference Test Methods

Пользователь / эксплуатант обязаны подтвердить, что PED никак не влияет на работу оборудования ВС на всех этапах полета. Проверка переносных EFB, которые остаются включенными (находятся в режиме ожидания) на критических этапах полета проводится описанными ниже методами. Для тестирования PED на отсутствие помех пользователь / эксплуатант могут воспользоваться как методом 1, так и методом 2.

(a) Метод 1 тестирования на отсутствие помех на всех этапах полета состоит из двух этапов:

(1) Этап 1 включает проведение тестирования на электромагнитное излучение. Вместо пользователя/ эксплуатанта этот этап может быть выполнен поставщиком EFB. Анализ

Before portable EFBs are put into operation, an assessment process is conducted in accordance with paragraphs 2.2.1.1 - 2.2.1.6.


Additionally, paragraph 2.1.1.1 provides guidance for Installed devices. If any of these items are not certified and are part of a portable EFB, they must be evaluated against the appropriate criteria prior to deployment.

The user/operator must confirm that the operation of the PED does not in any way affect the operation of aircraft equipment that remains on (or in standby mode) during critical phases of flight; further guidance on electromagnetic susceptibility testing is contained in 2.2.1.1.1 and 2.2.1.1.2.

The user/operator must confirm that the PED does not interfere with the aircraft equipment during all phases of flight. Portable EFBs that remain powered on (in standby mode) during critical phases of flight are tested using the methods described below. The user/operator may use either Method 1 or Method 2 to test the PED for interference.

(a) Method 1 of testing for freedom from interference during all phases of flight consists of two stages:

(1) Step 1 includes testing for electromagnetic emissions. This step may be performed by the EFB supplier instead of the user/operator.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

результатов тестирования на электромагнитные помехи согласно позволяет определить, насколько исходящее от PED электромагнитное излучение соответствует допустимым значениям чувствительности бортового оборудования. Если на этапе 1 установлено, что излучение находится в пределах допустимых значений (по прямому и непрямому излучению), тестирование по методу 1 считается завершенным. Если на этапе 1 выявлено, что излучение (в том числе и по отдельным способам наведения помех) превышает допустимые значения, выполняется этап 2. (Прямым ЭМ излучением в данном случае считается излучение, воздействующее на антенны бортовых систем через различные проемы, например, двери и иллюминаторы. Непрямое излучение воздействует на бортовое оборудование, проводку и кабели).

(2) Тестирование, проводимое на этапе 2, зависит от конкретного типа ВС, на котором предполагается использовать PE4. Проверяется воздействие отдельных элементов PED на работу бортового оборудования. Этап 2 проводится на борту конкретного воздушного судна, при этом можно применять результаты тестирования для других ВС того же производителя, той же модели и с такой же комплектацией.

б) Метод 2 тестирования на отсутствие помех на всех этапах полета включает полную проверку PED на каждом конкретном ВС, при этом используются стандартные отраслевые практики. Проверка проводится в объеме, который считается приемлемым для тестирования PED на создание помех бортовому оборудованию на всех этапах полета.

2.2.1.2 Аккумуляторы

2.2.1.2 Batteries

Поскольку перезаряжаемые литиевые аккумуляторные батареи переносных

The results of the electromagnetic interference testing are analyzed to determine to what extent the electromagnetic emissions from the PED comply with the permissible sensitivity values of the on-board equipment.

If Step 1 establishes that the emissions are within the permissible values (for direct and indirect emissions), testing according to Method 1 is considered complete.


If Step 1 reveals that the emissions (including those from individual interference methods) exceed the permissible values, Step 2 is performed.

(Direct EM emissions in this case are those that affect the antennas of on-board systems through various openings, such as doors and windows. Indirect emissions affect the on-board equipment, wiring, and cables.)

(2) The testing performed in Phase 2 is specific to the aircraft type on which the PE4 is intended to be used. The impact of individual PED elements on the operation of the on-board equipment is tested. Phase 2 is performed on board the specific aircraft, but the test results may be applicable to other aircraft of the same manufacturer, model and configuration.

(b) Method 2 of non-interference testing for all phases of flight involves a complete inspection of the PED on each specific aircraft, using standard industry practices. The inspection is performed to the extent considered appropriate for testing PEDs for interference with aircraft equipment during all phases of flight.

Because EFB portable tablet rechargeable lithium batteries are located in close proximity to crew

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

планшетов EFB располагаются в непосредственной близости к членам экипажа в кабине экипажа и представляют собой возможную угрозу безопасной эксплуатации воздушного судна, обращение с ними регулируется следующими стандартами. Эксплуатанты должны собирать и хранить результаты испытаний, подтверждающих допустимость использования и перезарядки перезаряжаемых литиевых аккумуляторных батарей EFB.

(a), и либо (б) или (в) или (д). См. следующие справочные документы:

(a) Правила перевозок ООН. UN ST/SG/AC.10/11/Рекомендации по перевозкам опасных грузов - руководство по испытаниям и критериям.

(b) Организация "Underwriters Laboratory (UL)". UL 1642, Литиевые аккумуляторные батареи; UL 2054, Бытовые и промышленные аккумуляторные батареи; UL 60950-1, Оборудование информационных технологий - Безопасность.

ПРИМЕЧАНИЕ: Соответствие UL 2054 означает, что изделие также соответствует UL 1642.

(c) Международная электротехническая комиссия (МЭК) Международные стандарты МЭК 62133, Аккумуляторы и батареи с щелочами или иными неокислотными электролитами - требования к безопасности переносных герметичных аккумуляторов, а также состоящих из них батарей, используемых в переносных устройствах.

2.2.1.3 Источник питания

2.2.1.3 Power supply

(a) Разработка переносных EFB должна предусматривать наличие источника питания, независимость источников питания для различных EFB, а также потребность в автономном источнике питания (от аккумуляторов). Ниже приведен неполный перечень подлежащих рассмотрению условий:

members in the flight deck and pose a potential hazard to the safe operation of the aircraft, their handling is governed by the following standards. Operators must collect and maintain test results to verify the acceptable use and recharging of EFB portable tablet rechargeable lithium batteries.

(a), and either (b) or (c) or (d). See the following reference documents:


(a) UN Transport Regulations. UN ST/SG/AC.10/11/Recommendations on the Transport of Dangerous Goods - Manual of Tests and Criteria.

(b) Underwriters Laboratory (UL). UL 1642, Lithium Battery Packs; UL 2054, Consumer and Industrial Batteries; UL 60950-1, Information Technology Equipment - Safety.


NOTE: UL 2054 compliance means the product also complies with UL 1642.

(c) International Electrotechnical Commission (IEC) International Standards IEC 62133, Accumulators and batteries with alkaline or other non-acid electrolytes - Safety requirements for portable sealed accumulators and batteries consisting of them used in portable devices.

(a) The design of portable EFBs should consider the availability of a power source, independence of power sources for different EFBs, and the need for a stand-alone (battery) power source. The following is a non-exhaustive list of conditions to be considered:

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

- | | |
|---|--|
| <p>(1) Возможность внедрения рабочих процедур в целях обеспечения должного уровня безопасности (например, минимальный уровень зарядки перед вылетом);</p> <p>(2) Возможность дублирования переносных EFB в целях снижения риска разрядки аккумуляторов;</p> <p>(3) Наличие резервных аккумуляторов, которые можно использовать как альтернативный источник энергии.</p> <p>(b) Считается, что работающие на аккумуляторах EFB с возможностью подзарядки встроенных аккумуляторов от сети питания воздушного судна (см. также 2.1.1.1.3) обладают резервным источником питания.</p> <p>(c) Если EFB имеет встроенный источник питания и если используется вместо бумажных носителей информации, как установлено правилами эксплуатанта, то как минимум один из таких EFB должен быть подключен к электрической шине ВС; в противном случае эксплуатант обязан разработать и задокументировать предупреждающие меры и процедуры, гарантирующие достаточное поступление электроэнергии на все EFB в течение полета (с приемлемым запасом).</p> <p>(d) Инструкции по разработке и установке источников питания на воздушном судне см. раздел 2.1.1.1.3.</p> <p>(e) Если кабина экипажа ВС оборудована сетевыми розетками, эксплуатант должен гарантировать, что указанные при сертификации характеристики таких розеток соответствуют потребностям системы EFB. Условия питания и подзарядки EFB должны соответствовать характеристикам тока в электрической сети воздушного судна и возможностям розеток (расход энергии, напряжение, частота и пр.); несоответствие указанных характеристик может вызвать</p> | <p>(1) Ability to implement operational procedures to ensure adequate safety levels (e.g. minimum charging level before take-off);</p> <p>(2) Possibility of duplicating portable EFBs to reduce the risk of battery discharge;</p> <p>(3) Availability of backup batteries that can be used as an alternative energy source.</p> <p>(b) Battery-powered EFBs with the ability to recharge their internal batteries from the aircraft power supply (see also 2.1.1.1.3) are considered to have a backup power source.</p> <p>(c) If an EFB has an internal power source and if used in place of paper media as specified by the operator's procedures, at least one such EFB must be connected to the aircraft's electrical bus; otherwise, the operator must develop and document precautions and procedures to ensure that all EFBs have sufficient electrical power throughout the flight (with an acceptable margin).</p> <p>(d) For instructions on the design and installation of power sources on aircraft, see section 2.1.1.1.3.</p> <p>(e) If the aircraft cockpit is equipped with power outlets, the operator must ensure that the certified power outlets meet the requirements of the EFB system. The power and charging conditions for the EFB must be consistent with the aircraft electrical system current characteristics and the capabilities of the outlets (power consumption, voltage, frequency, etc.); failure to meet these characteristics may result in failure or malfunction of the EFB or other aircraft systems.</p> |
|---|--|

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	02

отказ либо сбой в работе EFB или иных систем ВС.

2.2.1.5 Характеристики экрана

2.2.1.5 Screen characteristics

Даже если переносной EFB не подлежит сертификации, должны быть проанализированы характеристики экрана в процессе эксплуатационной оценки. См. п.п. 2.1.1.1.2 (а) и (б).

Если переносной EFB не устанавливается в крепежное устройство и не находится в снятом положении (т. е. член экипажа держит его в руках либо кладет на подставку), экран работающего EFB должен быть расположен в соответствии с п. 2.1.1.12.

2.2.1.6 Крепление для переносных планшетов по принципу «Размещения в зоне видимости» (Viewable stowage)

Требования к креплению для переносных планшетов представлены в п. 2.1.1.1.1.

Оценка крепления для переносных планшетов должна осуществляться для определенного местоположения в кабине экипажа. Это местоположение должно быть указано в документах, и данная информация должна быть включена в регламентирующий документ использования EFB. Параметры некоторых элементов данных креплений со временем или под воздействием внешних факторов могут ухудшаться. Для таких случаев должны быть разработаны процедуры (действия экипажа, проверки, обслуживание), которые позволили бы убедиться, что параметры крепления сохраняют необходимую функциональность для намеченных действий.

Удерживающая способность вакуумных средств крепления (таких как присоски) снижается под давлением. Должно быть подтверждено, что они могут выполнять заданные функции при рабочем давлении в кабине и в случае быстрой разгерметизации.

Even if a portable EFB is not subject to certification, the display characteristics must be analyzed during the operational evaluation. See 2.1.1.1.2(a) and (b).


If a portable EFB is not installed in a mounting device and is not in a removed position (i.e., held by a crew member or placed on a stand), the display of the operating EFB must be positioned in accordance with paragraph 2.1.1.12.

2.2.1.6 Mounting for portable tablets based on the principle of “Placement in the visibility zone” (Viewable stowage)

Mounting requirements for portable tablets are specified in paragraph 2.1.1.1.1.

The evaluation of the mounting for portable tablets must be conducted for a specific location within the flight deck. This location must be documented, and the relevant information shall be included in the regulatory document governing EFB use. Some mounting component parameters may degrade over time or due to external factors. For such cases, procedures (crew actions, checks, maintenance) must be established to ensure the mounting retains its required functionality for the intended use.

The holding capability of vacuum-based mounts (such as suction cups) decreases under pressure. It must be confirmed that such devices can perform their intended function under cabin operating pressure and in the event of a rapid decompression.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	03

В дополнение, должно быть подтверждено, что в случае, если планшет EFB перемещен или отсоединен от крепления или отсоединено само крепление (в результате турбулентности, маневрирования или других условий) это не будет являться помехой средствам управления, не повредит оборудование в кабине экипажа и не причинит вред членам экипажа.

In addition, it must be confirmed that if the EFB tablet or the mount itself becomes dislodged (due to turbulence, maneuvering, or other conditions), it will not interfere with aircraft controls, damage cockpit equipment, or cause injury to crew members.

2.2.2 Эксплуатационная оценка программного обеспечения (ПО)

2.2.2 Operational evaluation of software (SW)

2.2.2.1 Программное обеспечение (приложения) типа А

2.2.2.1 Software (applications) type А

Приложениям типа А не требуется эксплуатационная оценка и специальное одобрение ОГА КР.

Type А applications do not require operational evaluation or specific approval by the CAA of the Kyrgyz Republic.

При этом они должны соответствовать требованиям руководства по операторскому интерфейсу (HMI) и человеческому фактору, приведённым в Приложении 4 настоящей Инструкции.

However, they must comply with the Human-Machine Interface (HMI) and human factors requirements set out in Appendix 4 of this Instruction.

Приложения типа А, установленные на переносных EFB, могут использоваться пилотами после ознакомления с ними в рамках программы подготовки оператора.

Type А applications installed on portable EFBs may be used by flight crew after familiarization as part of the operator's training program.

2.2.2.2 Приложения типа В

2.2.2.2 Type В applications

Приложения типа В не требуют одобрения на соответствие нормам летной годности, но подлежат обязательной эксплуатационной оценке в соответствии с процедурой, представленной в разделе 3.2.


Type В applications do not require airworthiness approval but are subject to mandatory operational evaluation in accordance with the procedure set out in Section 3.2.

Эксплуатант воздушных судов Кыргызской Республики вправе использовать приложения EFB типа В только при наличии специального эксплуатационного разрешения, выданного ОГА КР.

An air operator of the Kyrgyz Republic may use EFB Type В applications only upon obtaining a special operational approval issued by the CAA of the Kyrgyz Republic.

Эксплуатант обязан собирать и хранить документацию по оценке приложений, перечисленную в Приложении 6, и представлять её в ОГА КР по требованию.

The operator shall collect and retain the documentation related to the evaluation of such applications, as listed in Appendix 6, and provide it to the CAA upon request.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	03

Список приложений типа В, прошедших документированную оценку, приведён в Приложении 2.

The list of Type B applications that have undergone documented evaluation is provided in Appendix 2.

2.2.2.3 Вспомогательное ПО (не относящееся к EFB)

2.2.2.3 Ancillary software (non-EFB)

Данный документ не регламентирует применение вспомогательного ПО, это предписывается применяемыми эксплуатационными правилами.

This document does not regulate the use of auxiliary software; this is prescribed by the applicable operating rules.

Администратор EFB должен гарантировать, что вспомогательное ПО не оказывают отрицательного влияния на работу EFB (см. п. 7.11) и должен управлять конфигурацией такого ПО в рамках управления конфигурацией EFB. Права по управлению конфигурацией вспомогательного ПО (обновление, установка новых приложений) принадлежат администратору EFB.

The EFB administrator must ensure that auxiliary software does not adversely affect the operation of the EFB (see 7.11) and must manage the configuration of such software as part of EFB configuration management. The rights to manage the configuration of auxiliary software (update, install new applications) belong to the EFB administrator.

Это не исключает того, что устройства EFB могут находиться у определенных членов экипажа.


This does not exclude the possibility that EFB devices may be carried by certain crew members.

Только в тех случаях, если доказано, что вспомогательное ПО полностью изолировано от остального ПО EFB (например, работают на отдельной операционной системе, установленной на особо выделенный сегмент жесткого диска) управление вспомогательным ПО может быть поручено членам экипажа, а не администраторам EFB.

Only in cases where it can be demonstrated that the support software is completely isolated from the rest of the EFB software (e.g., running on a separate operating system installed on a dedicated hard drive segment) can control of the support software be delegated to crew members rather than EFB administrators.

К вспомогательному ПО относятся, в том числе: интернет-браузер (не используемый при производстве полетов), клиент электронной почты, приложения по работе с изображениями, а также приложения, используемые наземным персоналом (например, для технического обслуживания).

Ancillary software includes, but is not limited to: an internet browser (not used for flight operations), an email client, imaging applications, and applications used by ground personnel (e.g. for maintenance).

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	03

Глава 3 Процедура эксплуатационной оценки Chapter 3 Operational Assessment Procedure

Эксплуатант воздушных судов Кыргызской Республики вправе использовать электронные полётные планшеты (EFB) с программными приложениями типа В только при наличии специального эксплуатационного разрешения, выданного ОГА КР.

Примечание. «Специальное эксплуатационное разрешение» - это запись в OPS Specs (EFB - Type B) с перечнем одобренных приложений и платформ; выдаётся по настоящей Инструкции (разд. 3, Прил. 2) и не относится к лётной годности.

Эксплуатант обязан гарантировать полное соответствие ПО EFB.

Эксплуатант может подтвердить надежность и качество EFB разными способами, при этом обязательно проводится детальная оценка рисков EFB и разрабатываются мероприятия по предупреждению отказов / неисправностей системы. В ходе оценки подтверждается соответствие системы требованиям данного документа.

Эксплуатант может использовать пакет информации на бумажных носителях, с целью резервирования, а также для перекрестной проверки информации в EFB, в том числе, как мероприятие по снижению рисков.

Также допускается комбинация нескольких решений, включая наличие части бумажной документации на борту ВС.

Объем окончательной эксплуатационной оценки (см. п. 3.14) зависит от выбранных решений.

Уполномоченные органы власти могут потребовать от эксплуатанта уведомлять их о любых изменениях в EFB согласно процедуре управления изменениями.

Перечень одобренных приложений EFB типа В и используемых переносных или установленных устройств EFB должен быть отражён в Руководстве по производству полётов (OM Part A) и в эксплуатационных

An air operator of the Kyrgyz Republic is entitled to use Electronic Flight Bags (EFB) with Type B applications only upon obtaining a special operational approval issued by the CAA of the Kyrgyz Republic.

Note. “Special operational approval” is an entry in the OPS Specs (EFB - Type B) listing the approved applications and platforms; it is issued under this Instruction (Sec. 3, Appx. 2) and does not relate to airworthiness.

The operator is responsible for ensuring that the EFB software is fully compliant.

The operator can demonstrate the reliability and quality of the EFB in a number of ways, but a detailed EFB risk assessment and development of measures to prevent system failures/malfunctions is mandatory. The assessment confirms that the system complies with the requirements of this document.


The operator may use the paper information package for redundancy purposes and to cross-check information in the EFB, including as a risk mitigation measure.

A combination of several solutions is also allowed, including the presence of some paper documentation on board the aircraft.

The extent of the final operational assessment (see section 3.14) depends on the solutions chosen.

SCAA requires the operator to notify them of any changes to the EFB in accordance with the change management procedure.

The list of approved EFB Type B applications and the portable or installed EFB devices used shall be reflected in the Operations Manual (OM Part A) and in the Operations Specifications attached to

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	03

спецификациях к Сертификату эксплуатанта (АОС OPS). Указанный перечень подлежит поддержанию в актуальном состоянии.

Также ОГА могут потребовать уведомления об изменениях и дополнениях в базы данных и/или ПО. Эксплуатант должен гарантировать, что все изменения и дополнения выполнены с соблюдением соответствующих процедур предусмотренных в п. 3.11.1.

3.1. Обязанности поставщика систем EFB

3.1 EFB System Supplier Responsibilities

Как указано в разделе 3, обязанности по проверке соответствия первоначального пакета ПО EFB требованиям данного АМС при поставке системы возлагаются на эксплуатанта.

3.2 Оценка рисков систем EFB

3.2 Risk assessment of EFB systems

3.2.1 Общая информация

3.2.1 General information

До подачи запроса на одобрение использования системы EFB и до начала периода операционных испытаний эксплуатант обязан провести оценку рисков (как часть управления рисками и выявления опасностей).

- (a) оцениваются риски, связанные с использованием данной EFB, что позволяет выработать меры по снижению рисков;
- (b) выявляются возможные отказы или неисправности (обнаруженные и необнаруженные ошибочные выходные данные) и соответствующие сценарии отказов;
- (c) анализируются эксплуатационные последствия таких сценариев отказов;
- (d) вырабатываются меры по снижению рисков; и
- (e) подтверждается, что по удобству, доступности и надежности система EFB

the Air Operator Certificate (АОС OPS). The list shall be kept up to date.


Also, the SCAA may require notification of changes and additions to the databases and/or software. The operator must ensure that all changes and additions are made in compliance with the relevant procedures provided for in paragraph 3.11.1.

As stated in Section 3, it is the responsibility of the operator to verify that the initial EFB software package complies with the requirements of this instruction when the system is delivered.

Prior to requesting approval to use the EFB system and before the start of the in-service proving period, the operator shall conduct a risk assessment (as part of risk management and hazard identification).

When assessing risks:

- (a) the risks associated with the use of the EFB are assessed, allowing risk mitigation measures to be developed;
- (b) possible failures or malfunctions (detected and undetected erroneous output data) and corresponding failure scenarios are identified;
- (c) the operational consequences of such failure scenarios are analyzed;
- (d) measures are developed to reduce risks; and
- (e) it is confirmed that the EFB system (hardware and software) is at least as good as previously

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	03

(оборудование и ПО) как минимум не уступает ранее использовавшимся средствам представления.

При рассмотрении доступности, удобства и надежности EFB эксплуатант должен проанализировать отказы системы в целом, либо ее отдельных приложений, в том числе и порчи или потери данных и вывода ошибочной информации, а также показать, что риски снижены до приемлемого уровня.

Оценка риска проводится до периода тестирования и по окончании которого, при необходимости, ее результаты могут быть скорректированы. По результатам тестирования определяется конфигурация, а также правила использования системы.

Если предполагается, что система EFB будет введена параллельно с использованием документации на бумажных носителях, рассматриваются только те отказы, последствия которых нельзя смягчить из-за применения информации на бумажных носителях. Во всех остальных случаях, в особенности при ускоренном внедрении системы с сокращенным периодом тестирования (как определено в п. 3.14) или если предполагается безбумажный ввод в эксплуатации новой системы EFB, проводится полная оценка рисков.

3.2.2 Оценка и снижение рисков

3.2.2 Risk assessment and mitigation

Некоторые параметры программного обеспечения EFB могут изменяться членами экипажа или диспетчерами, тогда как другие параметры применяются системой по умолчанию и подлежат администрированию (например, параметры мест исполнительного старта в приложении расчёта лётно-технических характеристик ВС). В первом случае меры по снижению рисков обеспечиваются в основном через подготовку и обучение экипажа; во втором случае снижение рисков зависит преимущественно от администратора и управления данными.

Анализ рисков проводится с учётом особенностей эксплуатанта и обязательно

used presentation tools in terms of convenience, accessibility and reliability.


When considering the availability, usability, and reliability of an EFB, the operator must analyze the failures of the system as a whole or of its individual applications, including corruption or loss of data and the display of erroneous information, and demonstrate that the risks are mitigated to an acceptable level.

The risk assessment is carried out before the testing period and after which, if necessary, its results can be adjusted. Based on the testing results, the configuration and rules for using the system are determined.

If the EFB system is expected to be introduced in parallel with the use of paper documentation, only those failures that cannot be mitigated by the use of paper information are considered. In all other cases, particularly in accelerated implementation with a shortened testing period (as defined in 3.14) or if a paperless entry into service of the new EFB system is expected, a full risk assessment is performed.

Certain EFB software parameters may be modified by flight crew members or dispatchers, whereas other parameters are applied by default by the system and are subject to administration (for example, runway entry point parameters in a performance calculation application). In the first case, risk mitigation measures are achieved primarily through crew training and preparation; in the second case, risk mitigation depends mainly on the EFB administrator and data management.

Risk assessment shall take into account the operator's specific features and shall include at

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	03

включает:

- (a) минимизацию необнаруженных ошибочных действий ПО и оценку наихудшего сценария;
- (b) ошибочные действия ПО, включая:
 - (1) описание сценария искажений данных;
 - (2) описание мероприятий по снижению рисков;
- (c) процессы верхнего уровня, включая:
 - (1) проверку и обеспечение надёжности исходных данных, используемых приложениями (верификация входных данных);
 - (2) проверку и аттестацию ПО согласно применимым отраслевым стандартам;
 - (3) независимость между приложениями (надёжное разделение между ПО типов А, В и сертифицированными приложениями);
- (d) описание мер по снижению рисков при отказе ПО или при обнаружении ошибочных действий вследствие внутренних ошибок EFB;
- (e) оценку потребности в альтернативных источниках электропитания, особенно для приложений, используемых для предоставления критически важной информации.

Меры по снижению рисков должны включать подготовку эксплуатантом надёжных альтернативных способов получения информации, доступной в EFB. Такие меры могут состоять из одного или комбинации следующих пунктов:

- (a) конструктивные решения системы (оборудования и ПО);
- (b) альтернативная EFB, с возможностью питания от независимого источника;
- (c) установка приложений EFB на более чем одной платформе;
- (d) резервный источник информации на бумажных носителях (например, руководство QRH);
- (e) процедурные средства;
- (f) обучение экипажа;
- (g) администрирование системы.


least the following elements:

- (a) minimisation of undetected software errors and assessment of the worst-case scenario;
- (b) software errors, including:
 - (1) description of the scenario involving data corruption;
 - (2) description of the corresponding risk mitigation measures;
- (c) higher-level processes, including:
 - (1) verification and assurance of the reliability of source data used by the applications (input data validation);
 - (2) verification and qualification of the software in accordance with applicable industry standards;
 - (3) independence between applications, e.g. reliable segregation between Type A, Type B and certified applications;
- (d) description of risk mitigation measures in the event of software failure or detection of software errors due to internal EFB faults;
- (e) assessment of the need for alternative power sources, particularly for applications used to provide safety-critical information.

Risk mitigation measures shall include the operator's provision of reliable alternative means of obtaining information available on the EFB. Such measures may consist of one or a combination of the following:

- (a) system design features (hardware and software);
- (b) an alternative EFB, with the possibility of power supply from an independent source;
- (c) installation of EFB applications on more than one platform;
- (e) procedural means;
- (f) crew training;
- (g) system administration.

In conducting risk assessments, the operator shall take into account EFB design features that ensure data integrity and the accuracy of performance

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Глава Chapter	3
	Редакция Edition	03

При оценке рисков эксплуатант учитывает особенности разработки EFB, обеспечивающие целостность данных и точность расчётов лётных характеристик (например, проверка диапазонов значений и контроль корректности результатов). Результаты анализа рисков и разработанные меры по их снижению должны быть документированы, храниться эксплуатантом и предоставляться ОГА КР по требованию.

3.3 Внесение изменений в EFB 3.3 Making Changes to the EFB

Обновления EFB могут выполняться поставщиком системы, разработчиком ПО или эксплуатантом.

Эксплуатант вправе самостоятельно выполнять следующие изменения без уведомления ОГА КР, при условии что они не влияют на алгоритмы расчётов или интерфейс приложений типа В:

- (b) внедрение нового приложения типа А или изменение существующего приложения типа А (при условии, что классификация ПО остаётся без изменений);
- (c) обновление баз данных, используемых приложениями типа В (карты, схемы, аэропорты);
- (d) обновление операционной системы устройства;
- (e) исправление ошибок в существующих программах;
- (f) установка или обновление приложений типа А.

Все вышеуказанные изменения должны быть проверены и протестированы эксплуатантом до их использования в полёте.

Любые иные изменения, в том числе добавление новых приложений типа В либо модификации, затрагивающие алгоритмы расчётов или интерфейс приложений типа В, считаются существенными и требуют соблюдения процедуры управления изменениями, документированной оценки

calculations (e.g. range checks and plausibility checks).

The results of the risk assessment and the risk mitigation measures developed shall be documented, retained by the operator, and made available to the CAA of the Kyrgyz Republic upon request.


EFB updates may be performed by the system provider, the software developer or the operator.

The operator may independently implement the following changes without notifying the CAA of the Kyrgyz Republic, provided that they do not affect the calculation algorithms or the user interface of Type B applications:

- (d) update of the device operating system;
- (e) correction of errors in existing programs;
- (f) installation or update of Type A applications.

All of the above changes shall be checked and tested by the operator prior to use in flight.

Any other changes, including the addition of new Type B applications or modifications affecting the calculation algorithms or user interface of Type B applications, are considered significant and require compliance with the change management procedure,

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	03

рисков и получения одобрения ОГА КР до ввода в эксплуатацию.

documented risk assessment and approval by the CAA prior to entry into operation.

3.4 Предполетная подготовка

3.4 Pre-flight preparation

Эксплуатант должен установить критерии проверки EFB при подготовке к полету. Эксплуатант должен гарантировать проведение проверок перед вылетом, подтверждающих рабочее состояние EFB.

The operator must establish criteria for testing the EFB in preparation for flight. The operator must ensure that pre-flight checks are performed to confirm the EFB is operational.

В рабочих процедурах экипажа должны быть четко определены действия в случае отказа/сбоя системы EFB. В качестве предупреждающей меры может проводиться техническое обслуживание и/или рабочие процедуры, такие как:

Crew operating procedures should clearly define actions to take in the event of an EFB system failure/malfunction. As a preventive measure, maintenance and/or operating procedures may be performed, such as:

- (a) замена аккумуляторов через установленные промежутки времени;
- (b) полностью заряженные запасные аккумуляторы на борту;
- (c) процедура проверки уровня заряда аккумуляторов членами экипажа перед вылетом; и
- (d) процедура своевременного выключения EFB членами экипажа при отключении питания от сети воздушного ВС.

- (a) replacing batteries at specified intervals;
- (b) fully charged spare batteries on board;
- (c) the procedure for checking the battery charge level by crew members prior to departure; and
- (d) a procedure for timely shutdown of the EFB by crew members when power is lost from the aircraft network.

3.4.1 Предполетное обслуживание при наличии неработающих компонентов EFB

3.4.1 Pre-flight maintenance with inoperative EFB components

В случае частичного или полного отказа EFB перед вылетом должны быть установлены альтернативные процедуры. Данные процедуры должны быть включены в перечень минимального исправного оборудования (MEL) или в руководство по производству полетов (РПП) и должны обеспечивать приемлемый уровень безопасности.


In the event of a partial or complete failure of the EFB, alternative procedures must be established before departure. These procedures must be included in the minimum equipment list (MEL) and must provide an acceptable level of safety.

В MEL данные процедуры должны быть только в том случае, если соответствующий пункт содержится в Основном перечне минимального исправного оборудования (MMEL) или в дополнении к нему по конкретному типу ВС.

The MEL should only contain these procedures if the corresponding item is contained in the Master Minimum Serviceable Equipment List (MMEL) or its supplement for a specific aircraft type.

Особое внимание должно уделяться альтернативным процедурам получения

Particular attention should be given to alternative procedures for obtaining operational data (e.g.,

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Глава Chapter	3
	Редакция Edition	02

эксплуатационных данных (например, летно-технических характеристик) в случае отказа приложений EFB, рассчитывающих такие данные.

Если целостность входных и выходных данных проверяется перекрестной проверкой и выявлением суммарной погрешности, то альтернативные способы получения данных подразумевают такую же проверку, что гарантирует одинаковый уровень надежности.

3.5 Оценка человеческого фактора 3.5 Human factor assessment

Эксплуатант должен выполнить оценку операторского интерфейса EFB, инсталляцию и аспекты Управления ресурсами экипажа (CRM). Список оцениваемых элементов находятся в Приложении 4.

Каждый эксплуатант должен самостоятельно оценить операторские интерфейсы устройств каждого типа и всех приложений, установленных на EFB. Каждый эксплуатант должен оценить совместимость EFB с компоновкой кабины экипажа с точки зрения физической (антропометрические характеристики, препятствие движениям и пр.) и информационно-исполнительской эргономии (впечатления и ощущения от использования программы, последовательность выполняемых действий, подача сигналов и пр.).

3.6 Оценка ПО расчета массы и центровки и летно-технических характеристик ВС 3.6 Evaluation of software for calculating mass and balance and flight performance characteristics of aircraft

На одном из этапов оценки подтверждается, что получаемые от приложений данные по массе, центровке и летно-техническим характеристикам соответствуют нормативам, установленным РЛЭ ВС (или иными документами). Для этого проводится перекрестная проверка условий (например,


performance data) in the event of failure of EFB applications that calculate such data.

If the integrity of input and output data is verified by cross-checking and identifying the total error, then alternative methods of obtaining data imply the same check, which guarantees the same level of reliability.

The operator must evaluate the EFB operator interface, installation, and Crew Resource Management (CRM) aspects. The list of items to be evaluated is in Appendix 4.

Each operator must independently evaluate the operator interfaces of each device type and all applications installed on the EFB. Each operator must evaluate the compatibility of the EFB with the cockpit layout in terms of physical (anthropometric characteristics, obstacles to movement, etc.) and information-executive ergonomics (impressions and sensations from using the program, the sequence of actions performed, the presentation of signals, etc.).

At one of the assessment stages, it is confirmed that the data on weight, balance and performance characteristics obtained from the applications comply with the standards established by the aircraft flight manual (or other documents). For this purpose, a cross-check of the conditions is carried out (for example, for the software for

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

для ПО расчета летно-технических характеристик: сверяются данные взлетно-посадочных характеристик ВС на сухой, влажной и покрытой осадками ВПП, при различных данных о ветре, давлении на аэродроме и пр.). Дальнейшая информация по оценке расположена в Приложении 6.

В ходе оценки также должно быть проверено умение экипажа работать с операторским интерфейсом и знание членами экипажа рабочих процедур.

Если уже имеется сертифицированное приложение по расчету массы, центровки и летно-технических характеристик (например, установлено в FMS) эксплуатант должен гарантировать независимость алгоритмов работы EFB и БРЭО или обеспечивать иные соответствующие меры.

3.7 Рабочие процедуры экипажа

3.7 Crew operating procedures

3.7.1 Порядок использования систем EFB в комплексе с другими системами кабины Экипажа

3.7.1 Procedure for using EFB systems in conjunction with other cockpit systems

Должна быть установлена процедура, гарантирующая, что экипаж знает назначение каждой системы ВС, включая и систему EFB. Процедуры должны определять порядок действий экипажа, в том случае, если получаемая от EFB информация не совпадает с показаниями от других систем кабины экипажа, а также, если данные одной EFB отличаются от показаний другой EFB. В том случае, если информация из EFB совпадает с данными имеющихся автоматических систем, в процедуре должно быть четко указано, какой источник информации считать основным, какой – вспомогательным и при каких условиях использовать вспомогательный источник информации.

calculating flight characteristics: the data on the aircraft takeoff and landing characteristics on a dry, wet and precipitation-covered runway are compared, with different data on wind, airfield pressure, etc.). Further information on the assessment is located in Appendix 6.

The assessment should also test the crew's ability to operate the operator interface and the crew members' knowledge of operating procedures.

If a certified mass, balance, and performance calculation application already exists (e.g., installed in the FMS), the operator must ensure that the EFB and avionics algorithms are independent or provide other appropriate measures.


A procedure must be established to ensure that the crew knows the purpose of each aircraft system, including the EFB. The procedures must specify what the crew should do if the information received from the EFB does not match the information received from other cockpit systems, or if the information from one EFB differs from the information received from another EFB. In the event that the information from the EFB matches the information from available automated systems, the procedure must clearly state which source of information should be considered the main one, which one should be considered auxiliary, and under what conditions should the auxiliary source of information be used.

3.7.2 Оповещение экипажа об обновлениях ПО/баз данных

3.7.2 Notifying the crew about software/database updates

Эксплуатант должен иметь процедуру по своевременному обновлению конфигурации

The operator must have a procedure for keeping the EFB configuration, including software and

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

EFB, включая версии ПО и базы данных. У экипажа должна быть возможность проверить версию базы данных, в настоящий момент загруженной в EFB. При этом от экипажа не требуется подтверждение дат изменения других баз данных, которые не влияют отрицательно на работу ВС (например, журналов технического обслуживания или списка кодов аэропортов). Примером баз данных, для которых важна дата изменения, является база данных аэронавигационных карт/схем. Процедуры должны содержать действия экипажа в том случае, если загруженное в систему ПО или база данных устарели.

3.7.3 Снижение и/или контроль рабочей нагрузки

3.7.3 Reducing and/or controlling workload

Эксплуатант разрабатывает процедуры, позволяющие снизить и/или проконтролировать дополнительную нагрузку на членов экипажа, возникающую при использовании EFB. Согласно этим процедурам, во время полета или руления ВС члены экипажа не должны одновременно уделять повышенное внимание EFB. Рабочая нагрузка должна быть распределена между членами экипажа таким образом, чтобы была возможность постоянно и без лишних усилий контролировать все выполняемые функции и бортовое оборудование. Во время полета члены экипажа должны строго соблюдать эти процедуры, в которых также указываются периоды, когда экипажу запрещено пользоваться EFB.

3.7.4 Распределение обязанностей членов экипажа по выполнению расчетов летно-технических характеристик

3.7.4 Distribution of responsibilities of crew members for performing calculations of flight performance characteristics


Должны быть разработаны процедуры, которые распределяют новые обязанности между членами экипажа и полетными диспетчерами по расчету, анализу и использованию результатов расчетов летно-технических характеристик с помощью EFB

database versions, up to date. The crew must be able to verify the version of the database currently loaded in the EFB.

The operator develops procedures to reduce and/or control additional crew member workload that may arise when using an EFB

These procedures require that crew members do not simultaneously devote increased attention to the EFB while the aircraft is in flight or taxiing. The workload should be distributed among the crew members in such a way that all functions and onboard equipment can be monitored at all times without unnecessary effort. During flight, crew members must strictly adhere to these procedures, which also specify periods when the crew is prohibited from using the EFB.

Procedures should be developed that assign new responsibilities to crew members and flight dispatchers for calculating, analyzing, and using the results of EFB performance calculations.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

3.8 Проверка соответствия

3.8 Compliance Check

Эксплуатант включает систему EFB в программу проверки соответствия, чтобы подтвердить соответствие функций и администрирования EFB всем действующим требованиям, стандартам и рабочим процедурам.

The operator includes the EFB system in a compliance testing program to confirm that the EFB functions and administration comply with all applicable requirements, standards, and operating procedures.

3.9 Безопасность системы EFB

3.9 EFB System Security

Система EFB (включая все средства обновления) должна быть защищена от несанкционированного проникновения (например, вредоносного ПО). Эксплуатант гарантирует, что внедрены соответствующие мероприятия по защите системы на уровне ПО и управления оборудованием (например, сохранение данных о человеке, которому выдано оборудование, хранение оборудования в защищенном месте). Перед каждым вылетом проверяется работа ПО EFB, полнота и точность эксплуатационных данных EFB. Кроме того, должна быть разработана и внедрена система мероприятий, позволяющая предотвратить загрузку поврежденных данных. Должны быть внедрены соответствующие способы компиляции и надежного распределения данных на ВС.

The EFB system (including any update tools) must be protected against unauthorized access (e.g., malware).

The operator ensures that appropriate measures are implemented to protect the system at the software and equipment management level (e.g., storing data on the person to whom the equipment is issued, storing the equipment in a secure location).

The operation of the EFB software, the completeness and accuracy of the EFB operational data are checked before each flight. In addition, a system of measures must be developed and implemented to prevent the loading of corrupted data. Appropriate methods for compiling and reliably distributing data on the aircraft must be implemented.


(b) должно отслеживаться перемещение переносных планшетов EFB между конкретными ВС или пользователями;

(b) the movement of EFB portable tablets between specific aircraft or users must be tracked;

(c) если у системы есть входные порты, используемые широко распространенными протоколами, а также при наличии интернет-связи; особое внимание уделяется рискам, связанным с такими портами;

(c) if the system has input ports used by widely used protocols, as well as if there is an Internet connection; special attention is paid to the risks associated with such ports;

(d) если для обновления системы EFB используются физические носители, в особенности широко распространенные, то эксплуатант должен использовать технологии

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

и/или процедуры, гарантирующие недопустимость загрузки в систему несанкционированных данных.

Требуемый уровень безопасности EFB зависит от критичности используемых функций.

Уровень безопасности должен гарантировать нормальное выполнение EFB ее функций, во всем остальном он зависит от возможностей EFB.

Неполный список стандартных мер по обеспечению безопасности и защищенности:

- (a) индивидуальная система сетевой защиты;
- (b) группирование систем со сходными стандартами безопасности;
- (c) кодирование и аутентификация данных;
- (d) проверка на вирусы;
- (e) своевременное обновление ОС;
- (f) установление связи «ВС – земля» только при необходимости и всегда с ВС;

(g) «белый список» разрешенных интернет-доменов;

(h) виртуальные частные сети;

(i) гарантирование прав доступа по принципу необходимости;

(j) порядок устранения неисправностей также должен предусматривать, что угроза нарушения безопасности может являться потенциальной первопричиной сбоя в работе EFB и должны быть разработаны ответные меры по предотвращению попыток преодоления защиты;

(k) виртуализация; и

(l) аналитические методы и процедуры.

Администратор EFB не только следит за состоянием EFB, но и регулярно изучает материалы по поддержанию безопасности систем на современном уровне.

(d) If physical media, particularly those that are widely available, are used to update the EFB system, the operator must implement technologies and/or procedures to ensure that unauthorized data is not loaded into the system.

The required level of EFB security depends on the criticality of the functions used.

The level of security must ensure that the EFB can perform its functions properly, otherwise it depends on the capabilities of the EFB.

A partial list of standard safety and security measures:

- (a) individual network protection system;
- (b) grouping of systems with similar safety standards;
- (c) data encryption and authentication;
- (d) virus checking;
- (e) timely updating of the OS;
- (f) establishing “Aircraft – ground” communications only when necessary and always with the aircraft;
- (g) a "white list" of permitted Internet domains;

(h) virtual private networks;


(i) guaranteeing access rights on the basis of necessity;

(j) the troubleshooting procedure must also recognize that a security threat may be a potential root cause of an EFB failure and countermeasures must be developed to prevent attempts to bypass security;

(k) virtualization; And

(l) analytical methods and procedures.

The EFB Administrator not only monitors the health of the EFB, but also regularly reviews materials on maintaining the security of the systems at a current level.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

3.10 Электронные подписи

3.10 Electronic signatures

Правила могут требовать подписи в подтверждение или принятие или утверждение (например, сводная загрузочная ведомость, бортовой журнал, уведомление об опасных грузах на борту). Электронные подписи, используемые в EFB, приравниваются к обычным подписям при соблюдении следующих условий (как минимум): выполнение таких же задач и обеспечение такого же уровня безопасности, как обычная подпись либо иное подтверждение, заменяемое электронной подписью.


Если необходимость подписей оговаривается законодательством, эксплуатант разрабатывает порядок использования электронных подписей (с учетом требований уполномоченных органов), чтобы обеспечить выполнение следующих условий:

- (a) **уникальность:** подпись должна строго соотноситься с определенным человеком и сводить к минимуму возможность подделки;
- (b) **достоверность:** чтобы поставить электронную подпись, физическое лицо должно намеренно выполнить строго определенное действие;
- (c) **объем:** подписанту и пользователям (читателям) записей, отчетов, документов должно быть известно об объеме информации, подтверждаемой электронной подписью;
- (d) **защищенность подписи:** обычная (от руки) подпись защищена тем, что другому лицу сложно воспроизвести или изменить ее;
- (e) **неопровержимость:** электронная подпись не дает подписанту возможности отказаться от факта проставления подписи под

Regulations may require a signature to acknowledge or accept or approve (e.g., load manifest, logbook, dangerous goods notification). Electronic signatures used in EFBs are considered equivalent to traditional signatures if, at a minimum, the following conditions are met: they perform the same functions and provide the same level of security as a traditional signature or other confirmation that the electronic signature replaces.

If the need for signatures is stipulated by law, the operator shall develop a procedure for the use of electronic signatures (taking into account the requirements of authorized bodies) in order to ensure the fulfillment of the following conditions:

- (a) **uniqueness:** the signature must be strictly related to a specific person and minimize the possibility of forgery;
- (b) **reliability:** in order to give an electronic signature, an individual must intentionally perform a strictly defined action;
- (c) **volume:** the signatory and users (readers) of records, reports, documents must be aware of the volume of information confirmed by the electronic signature;
- (d) **security of the signature:** a regular (handwritten) signature is secure because it is difficult for another person to reproduce or change it;
- (e) **irrefutability:** an electronic signature does not give the signatory the opportunity to deny the fact of signing a document, report, or record. The more difficult it is to forge a signature, the greater the

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

документом, отчетом, записью. Чем сложнее подделать подпись, тем больше вероятность того, что ее поставил уполномоченный подписант;

(f) **отслеживаемость:** должна быть возможность отследить электронную подпись вплоть до проставившего ее лица.

Электронная подпись должна обладать такими качествами обычной подписи, которые гарантируют ее уникальность. Отслеживаемость подписи можно обеспечить за счет использования PIN либо пароля с ограниченным сроком действия. Электронные подписи с расширенным набором характеристик, проверенные сертификаты и защищенные устройства для создания подписей в EFB, как правило, не используются.

Примечание: Условия предоставления безопасного доступа к функциям EFB в данном разделе не рассматриваются, поскольку он посвящен замене обычной подписи на электронную.

3.11 Обязанности администратора EFB 3.11 EFB Administrator Responsibilities

Администратор играет важную роль в управлении EFB эксплуатанта. Для обслуживания комплексных систем EFB может потребоваться несколько администраторов, при этом ответственным за всю систему в целом назначается один человек с соответствующими полномочиями в рамках организационной структуры эксплуатанта.

Администратор EFB отвечает за работу системы, обеспечивает соответствие оборудования техническим требованиям и следит за тем, чтобы в системах использовалось только разрешенное ПО. Он/она также следит за тем, чтобы в EFB


likelihood that it was put there by an authorized signatory;

(f) **traceability:** it must be possible to trace an electronic signature back to the person who issued it.

Note: The conditions for providing secure access to EFB functions are not discussed in this section, since it is devoted to replacing a regular signature with an electronic one.

The administrator plays an important role in the management of the operator's EFB. Complex EFB systems may require multiple administrators, with one person assigned responsibility for the entire system with appropriate authority within the operator's organizational structure.

The EFB administrator is responsible for the operation of the system, ensuring that the hardware meets specifications, and that only approved software is used in the systems. He/she also ensures that the EFB is loaded with the latest versions of all applications and databases.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

были загружены актуальные версии всех приложений и баз данных

Обязанности администратора EFB:

- (a) установка приложений и помощь пользователям EFB в использовании этих приложений;
- (b) проверка безопасности установленного ПО;
- (c) управление конфигурацией оборудования и ПО, в том числе и установка только разрешенного ПО;
- (d) контроль загрузки актуальных версий ПО и баз данных; и
- (e) обеспечение целостности пакетов данных, используемых в установленном ПО.

Эксплуатант разрабатывает мероприятия, гарантирующие непрерывное управление EFB в отсутствие администратора EFB.

Программа проверки соответствия, разрабатываемая эксплуатантом, должна включать независимые плановые проверки и аудиты администрирования EFB (см. параграф 3.8).

Физические лица, участвующие в администрировании EFB, должны пройти соответствующее обучение и хорошо знать оборудование системы, операционную систему и программное обеспечение, а также требования регламентирующих документов, предъявляемых к EFB. Программа обучения должна быть разработана совместно с поставщиком системы EFB или поставщиком ПО.

Уполномоченные органы имеют право запросить материалы по обучению администраторов EFB.

3.11.1 Руководство по EFB

3.11.1 EFB Manual

В тех случаях, когда используются потребительские устройства, обладатель (S)TC, поставщик EFB или эксплуатант, должен четко определить те части системы EFB, доступ к которым осуществляется и

EFB Administrator Responsibilities:

- (a) installing applications and assisting EFB users in using those applications;
- (b) checking the security of the installed software;
- (c) managing the configuration of equipment and software, including installing only authorized software;
- (d) control of downloading current versions of software and databases; and
- (e) ensuring the integrity of data packets used in the installed software.


The operator shall develop measures to ensure continued control of the EFB in the absence of the EFB administrator.

The operator's compliance verification program shall include independent scheduled inspections and audits of EFB administration (see paragraph 3.8).

Individuals involved in EFB administration must be appropriately trained and knowledgeable about the system hardware, operating system, and software, as well as the EFB regulatory requirements. The training program should be developed in conjunction with the EFB system vendor or software vendor.

Authorized authorities have the right to request training materials for EFB administrators.

Where consumer devices are used, the (S)TC owner, EFB vendor, or operator must clearly define those portions of the EFB system that are accessible and modifiable by the operator during administration and those portions that are

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

модифицируется эксплуатантом в процессе администрирования и те части, к которым доступ осуществляется только поставщиками EFB. Администратор EFB должен разработать процедуры, прописанные в руководстве, по предотвращению любых несанкционированных изменений.

Руководство по EFB, включая процедуры, может быть полностью или частично включено в Руководство по производству полетов. Руководство по EFB также должно включать процедуры, обеспечивающие целостность данных EFB за счет подтверждения их достоверности и действительности. С этой целью разрабатываются и внедряются процедуры по контролю внесения изменений, гарантирующие членам экипажа и другим специалистам полноту и актуальность данных. Данные процедуры по контролю внесения изменений могут быть такими же, как и при контроле изменений документации на бумажных и иных носителях.

В случае использования данных, которые являются предметом регулярного циклического обновления, у пользователя должна быть возможность четко определить какой цикл изменений (дату эффективности) имеет получаемая из системы информация. Процедуры должны содержать действия в том случае, если загруженные в систему ПО или базы данных устарели. Данное Руководство может включать (в том числе):

- (a) документированные изменения в содержимом / базах данных;
- (b) уведомление членов экипажа об обновлениях;
- (c) если в приложении используется информация, относящаяся к конкретному типу воздушного судна или бортовому номеру ВС, должна быть гарантия в


accessible only by EFB vendors. The EFB administrator must develop procedures, as outlined in the manual, to prevent any unauthorized modifications.

The EFB manual, including procedures, may be included in whole or in part in the Flight Operations Manual. The EFB manual should also include procedures to ensure the integrity of the EFB data by confirming its validity and reliability. To this end, change control procedures are developed and implemented to ensure that the data is complete and current to crew members and others. These change control procedures may be the same as those used to control changes to paper documentation.

and other media.

In case of using data that are the subject of regular cyclical updating, the user should be able to clearly determine what change cycle (effectiveness date) the information received from the system has. The procedures should contain actions in case the software or databases loaded into the system are out of date. This Manual may include (among other things):

- (a) documented changes to content/databases;
- (b) notifying crew members of updates;
- (c) if the application uses information related to a specific aircraft type or tail number, there must be assurance that the data is correctly allocated to the relevant aircraft;

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

правильности распределения данных на соответствующие ВС;

(d) процедуры по предотвращению ошибок / потери информации в процессе внесения изменений в EFB; и

(e) если в кабине экипажа имеется несколько EFB, в каждую из них должны быть загружены

одинаковые данные / базы данных.

Администратор EFB несет ответственность за процедуры и мероприятия, перечисленные в руководстве, направленные на поддержание безопасности и целостности системы EFB. Сюда относятся процедуры и мероприятия по обеспечению безопасности системы, безопасности данных, безопасного доступа и защиты от вредоносного ПО (см. п. 3.9).

Примечание: В Приложении 7 приводится пример содержания Руководства по EFB.

3.12 Техобслуживание системы EFB

3.12 EFB System Maintenance

Должны быть внедрены процедуры регламентного техобслуживания системы EFB по выявлению и устранению отказов и неисправностей с целью обеспечения целостности системы EFB. Процедуры по техобслуживанию могут включать безопасную обработку обновленной информации, порядок принятия информации и ее своевременного доведения до всех пользователей и платформ ВС в удобном формате.

Эксплуатант несет ответственность за обслуживание аккумуляторов систем EFB и гарантирует их периодическую проверку и замену.

Информация о неисправности должна немедленно доводиться до членов экипажа, сама система должна быть изолирована до тех пор, пока неисправность не будет устранена. В дополнение к процедурам действий при отказе, в случае с системными ошибками,

(d) procedures to prevent errors/loss of information during the process of making changes to the EFB; and

(e) if there is more than one EFB in the cockpit, each EFB must be loaded with same data/databases.


The EFB Administrator is responsible for the procedures and activities listed in this manual to maintain the security and integrity of the EFB system. This includes procedures and activities to ensure system security, data security, secure access, and protection from malware (see 3.9).

Note: Appendix 7 provides an example of the contents of the EFB Manual.

EFB system routine maintenance procedures must be implemented to identify and correct failures and malfunctions to ensure the integrity of the EFB system. Maintenance procedures may include secure handling of updated information, procedures for accepting information, and disseminating it to all users and aircraft platforms in a timely manner in a usable format.

The operator is responsible for maintaining the EFB system batteries and ensuring they are periodically tested and replaced.

Information about the malfunction must be immediately communicated to the crew members, the system itself must be isolated until the malfunction is eliminated. In addition to the procedures for action in case of failure, in case of system errors, a notification system must be in

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	02

должна существовать система оповещения, что позволяет своевременно выполнить необходимые действия, применительно к системе в целом или ее части, чтобы избежать использования экипажем недостоверных данных.

3.13 Обучение летного экипажа 3.13 Flight crew training

Перед началом эксплуатации EFB летный экипаж должен проходить специализированное обучение по использованию системы.

Программа обучения, как минимум, должна содержать следующие разделы:


- (a) общие сведения по архитектуре системы;
 - (b) предполетные проверки системы;
 - (c) ограничения системы;
 - (d) специальное обучение работе с каждым отдельным приложением и условиям, при которых можно и нельзя использовать EFB;
 - (e) ограничения на использование системы, в том числе и случаи, когда невозможно использование системы в целом или ее части;
 - (f) порядок действий при нормальной эксплуатации, в том числе перекрестная проверка вводимых данных и результатов расчетов;
 - (g) порядок действий в нештатных ситуациях (таких как, изменение ВПП, уход на запасной аэродром);
 - (h) порядок действий в аварийных ситуациях;
 - (i) этапы полета, во время которых можно и нельзя использовать EFB;
 - (j) управление ресурсами экипажа (CRM) и учет человеческого фактора при использовании EFB;
 - (k) дополнительное обучение по новым приложениям или изменениям в конфигурации оборудования.
- Рекомендуется по возможности включать EFB в программы обучения на тренажерах,

place that allows for timely implementation of the necessary actions, applicable to the system as a whole or part of it, in order to avoid the crew using unreliable data.

Before operating an EFB, the flight crew must undergo specialized training in the use of the system.

The training program should contain, at a minimum, the following sections:

- (a) general information on the system architecture;
- (b) pre-flight checks of the system;
- (c) system limitations;
- (d) specific training on the operation of each individual application and the conditions under which the EFB can and cannot be used;
- (e) restrictions on the use of the system, including cases where it is impossible to use the system as a whole or in part;
- (f) the procedure for normal operation, including cross-checking of input data and calculation results;
- (g) the procedure for actions in emergency situations (such as changing the runway, diversion to an alternate airfield);
- (h) the procedure for action in emergency situations;
- (i) the phases of flight during which EFB use may and may not be made;
- (j) crew resource management (CRM) and human factors considerations when using EFBs;
- (k) additional training on new applications or changes in equipment configuration.

 <p>ГАГА Государственный Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	03

чтобы обеспечить высокий уровень репрезентативности.

Также следует уделять внимание той роли, которую система EFB играет в проверке на профессиональную подготовку (как часть переподготовки и квалификационных проверок), а также качеству и удобству средств обучения, используемых при переподготовке и квалификационных проверках.

Обучение EFB должно быть включено в программы обучения, составляемые и одобряемые ОГА

Примечание: также см. Приложение 5.

3.14 Операционные оценочные испытания 3.14 Operational evaluation test

Эксплуатант должен уведомить ОГА КР о намерении провести операционные испытания, направив план, который должен содержать как минимум следующую информацию:

- (a) дата начала операционных оценочных испытаний;
- (b) продолжительность;
- (c) воздушные суда, участвующие в испытаниях;
- (d) оборудование EFB и тип(ы) используемого программного обеспечения; и
- (e) в случае отказа от бумажных копий:
 - (1) подробная оценка рисков, связанных с использованием EFB,
 - (2) программа имитационного полета в тренажере (LOFT), и
 - (3) предлагаемые рейсы для полетов с наблюдением со стороны компетентного лица ОГА

It is recommended that EFB be included in simulator training programs whenever possible to ensure a high level of representativeness.

Consideration should also be given to the role that the EFB system plays in proficiency testing (as part of recurrent training and proficiency testing) and the quality and usability of the training tools used in recurrent training and proficiency testing.

EFB training should be included in training programs developed and approved by the AAA.


Note: See also Appendix 5.

The operator must notify SCAA of its intention to conduct an operational evaluation test by sending a plan which should contain at least the following information:

- (a) starting date of the operational evaluation test;
- (b) duration;
- (c) aircraft involved;
- (d) EFB hardware and type(s) of software(s); and
- (e) when no paper backup is retained:
 - (1) EFB detailed risk assessment,
 - (2) simulator LOFT session programme, and
 - (3) proposed flights for the competent authority observation flights.

3.14.1 Приложения, заменяющие бумажные носители с первоначальным сохранением бумажного резерва

3.14.1 Applications replacing paper products with an initial retention of paper backup

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	03

Если бумажный резерв сохраняется на начальном этапе, операционные испытания должны включать период подтверждения в эксплуатации продолжительностью не более шести месяцев.

Сокращение этого периода до трёх месяцев допускается при учёте следующих критериев:

- (a) предыдущего опыта эксплуатанта по применению EFB;
- (b) предполагаемого использования системы EFB;
- (c) мер по снижению рисков, определённых эксплуатантом.

Эксплуатант, желающий сократить шестимесячный период операционных испытаний, должен представить в свой компетентный орган запрос с обоснованием в составе плана операционных испытаний.

ОГА КР может потребовать проведения операционных испытаний продолжительностью более шести месяцев, если количество выполненных полётов за данный период будет признано недостаточным для оценки системы EFB.

Целью периода подтверждения в эксплуатации является демонстрация эксплуатантом того, что система EFB обеспечивает приемлемый уровень доступности, удобства использования и надёжности. В частности:

- (d) лётные экипажи способны использовать приложения EFB без обращения к бумажным копиям;
- (e) административные процедуры эксплуатанта внедрены и функционируют должным образом;
- (f) эксплуатант способен своевременно обновлять приложения на EFB, если используется база данных;
- (g) внедрение EFB без бумажного резерва не оказывает негативного влияния на эксплуатационные процедуры эксплуатанта, а альтернативные процедуры при недоступности системы EFB обеспечивают приемлемый эквивалент;

Where paper is initially retained as backup, the operational evaluation test should consist of an in-service proving period no longer than six months.

A reduction to no less than three months may be considered taking into account the following criteria:


- (a) the operator's previous experience with EFBs,
- (b) the intended use of the EFB system, and
- (c) the mitigation means defined by the operator.

An operator wishing to reduce the six months operational evaluation test should submit to its competent authority a request with justification in its operational evaluation plan.

SCAA may ask for an operational evaluation test lasting more than six months if the number of flights operated in this period is not considered sufficient to evaluate the EFB system.

The purpose of the in-service proving period is for the operator to demonstrate that the EFB system provides an acceptable level of accessibility; usability and reliability. In particular that:

- (d) the flight crews are able to operate the EFB applications without reference to paper;
- (e) the operator's administration procedures are in place and function correctly;
- (f) the operator is capable of providing timely updates to the applications on the EFB, where a database is involved;
- (g) the introduction of the EFB without paper backup does not adversely affect the operator's operating procedures and alternative procedures for use when the EFB system is not available provide an acceptable equivalent;

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Глава Chapter	3
		Редакция Edition	03

(h) если система включает несертифицированные элементы (аппаратные или программные), они функционируют корректно и надёжно;

(i) оценка рисков EFB, как требуется в пункте 7.2, соответствует типу операций, планируемых после завершения операционных испытаний (с бумажным резервом или без него).

Результаты демонстрации могут быть оформлены в виде отчёта о периоде подтверждения в эксплуатации с оценкой производительности системы EFB.

Эксплуатант может отказаться от бумажного резерва после подтверждения достаточной надёжности системы EFB.

3.14.2 Приложения, заменяющие бумажные носители без бумажного резерва с начала эксплуатации и другие приложения

3.14.2 Applications replacing paper products without paper backup at commencement of operations and other applications

Если эксплуатант намерен начать полёты без бумажного резерва, операционные испытания должны включать следующие элементы:

(a) детальный анализ оценки рисков, связанной с использованием EFB;

(b) тренировочную сессию LOFT на тренажёре для проверки использования EFB в эксплуатационных условиях, включая нормальные, ненормальные и аварийные ситуации;

(c) наблюдение со стороны компетентного органа за начальными рейсами эксплуатанта по маршруту.

Эксплуатант должен продемонстрировать, что он способен поддерживать систему EFB на требуемом уровне посредством действий администратора EFB и программы мониторинга соответствия.

3.15 Заключительный операционный отчёт

3.15 Final operational report

(h) for a system including uncertified elements (hardware or software), that the system operates correctly and reliably; and

(i) the EFB risk assessment, as required under 7.2, is adequate to the type of operations intended after the operational evaluation test (with or without paper backup).

The results of the demonstration may be documented in the form of a report from the in-service proving period on the performance of the EFB system.

The operator may remove the paper backup once it has shown that the EFB system is sufficiently robust.

without paper backup at commencement of


Where an operator seeks to start operations without paper backup, the operational evaluation test should consist of the following elements:

(a) a detailed review of the EFB risk assessment;

(b) a simulator LOFT session to verify the use of the EFB under operational conditions including normal, abnormal, and emergency conditions; and

(c) observation by the competent authority of the initial operator's line flights.

The operator should demonstrate that they will be able to continue to maintain the EFB to the required standard through the actions of the Administrator and Compliance Monitoring Programme.

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (ЕФВ)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Приложение Appendix	1
	Редакция Edition	03

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ПРИМЕРЫ ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЕФВ ТИПА А APPENDIX 1. EXAMPLES OF EFB TYPE A SOFTWARE

Программное обеспечение типа А — это приложения ЕФВ, сбой или отказ которых не оказывают влияния на безопасность полётов, то есть уровень опасности можно классифицировать как «*no safety effect*».

Неполный перечень программного обеспечения типа А:
(а) программы для просмотра документов, включая:

(1) сертификаты и документы, подлежащие наличию на борту согласно требованиям:

- (i) сертификат по шуму;
- (ii) сертификат эксплуатанта (АОС);
- (iii) технические требования по типу воздушного судна (приложение к АОС);
- (iv) документ страхования ответственности перед третьими лицами;

(2) руководства, бланки и документы, необходимые по правилам:

- (i) уведомления о пассажирах особых категорий (SCP), особых типах грузов;
- (ii) списки пассажиров, накладные на груз (если применимо);

(3) прочая справочная и эксплуатационная документация:

(i) руководство по уходу на запасные аэродромы, перечень специализированных аэродромов;

(ii) руководства по техническому обслуживанию;

(iii) инструкции по опасным грузам (ICAO Doc 9481);

(iv) руководства по системам ВС;

(v) бюллетени/инструкции по летной годности;

(vi) справки о ценах на топливо;

(vii) графики/наряды экипажа;

(viii) запросы информации о пассажирах;

(ix) данные о пилотах-инспекторах и инструкторах;

(x) требования к действительности документов лётного экипажа.

EFB Type A software refers to applications whose malfunction or failure has no effect on flight safety, i.e. the associated hazard level can be classified as “*no safety effect*”.

Non-exhaustive list of Type A software:

(a) document viewing applications, including:

(1) certificates and documents required to be carried on board in accordance with applicable regulations:

- (i) noise certificate;
- (ii) air operator certificate (AOC);
- (iii) aircraft type-specific technical requirements (AOC attachment);
- (iv) third-party liability insurance certificate;

(2) manuals, forms and documents required by regulations:

- (i) notices concerning special category passengers (SCP) and special cargo;
- (ii) passenger manifests and cargo waybills

(where applicable);

(3) other reference and operational documentation, such as:

(i) alternate aerodrome guide, including lists of designated and emergency medical service aerodromes;

(ii) maintenance manuals;

(iii) dangerous goods emergency response guidance (ICAO Doc 9481);

(iv) aircraft systems manuals;

(v) airworthiness directives, bulletins and instructions;


(vi) current fuel price information at various aerodromes;

(vii) crew rosters and duty schedules;

(viii) passenger information request forms;

(ix) records of check airmen and training captains;

(x) validity requirements for flight crew licences and ratings.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	1
		Редакция Edition	03

(b) интерактивные приложения для расчёта времени отдыха и контроля рабочего времени экипажа (FDT/Limitation calculators);
(c) интерактивные формы отчётности (например, отчёты об инцидентах, формы, предусмотренные эксплуатантом или ОГА КР).


Примечания:

1. Перечень является неполным. Эксплуатант обязан отражать в ОМ (Part A) полный перечень фактически используемых приложений типа А.
2. Приложения типа А не требуют отдельной эксплуатационной оценки и одобрения, но должны соответствовать требованиям по интерфейсу НМІ и человеческому фактору (см. Приложение 4).
3. Приложение, классифицированное как Type А, при расширении функций, затрагивающих безопасность (например, выполнение расчётов TALP или M&B), должно быть переклассифицировано как Type В и пройти эксплуатационную оценку в ОГА КР.

(b) interactive applications for calculating crew rest periods and monitoring flight and duty time limitations (FDT/Limitation calculators);
(c) interactive reporting forms (e.g. incident reports, forms required by the operator or by the CAA).

Notes:

1. The above list is not exhaustive. The operator shall record in the OM (Part A) the complete list of all Type A applications actually in use.
2. Type A applications do not require separate operational evaluation or approval by the CAA, but must comply with Human-Machine Interface (HMI) and human factors requirements (see Appendix 4).
3. Any application initially classified as Type A which expands its functionality to include safety-related features (e.g. performance calculation tools – TALP or Mass & Balance) shall be reclassified as Type B and undergo operational evaluation and approval by the CAA KR.

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	03

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ EFB ТИПА В (примерный перечень, подлежащее документированной оценке и одобрению)
APPENDIX 2. EFB TYPE B SOFTWARE (indicative list subject to documented evaluation and approval)

Настоящее Приложение содержит примерные категории приложений EFB типа В, использование которых подлежит обязательной эксплуатационной оценке (см. разд. 3.2) и специальному эксплуатационному разрешению ОГА КР. Для каждого приложения должны быть определены версия ПО и аппаратная платформа EFB, на которых выполнена оценка и выдано одобрение.

- Приложения для расчёта лётно-технических характеристик (TALP):

- расчёты на взлёте, по маршруту, при заходе и посадке, уходе на второй круг;
- расчёт ограничений по ВПП (в т.ч. уклон/состояние), ветровых условий и высоты давления;
- режимы тяги/мощности (включая пониженную взлётную тягу).

Примечание: до ввода в эксплуатацию результаты TALP подлежат валидации сопоставлением с эталонными данными РЛЭ/AFM при репрезентативном наборе условий (см. п. 3.5.4).

- Приложения для расчёта массы и центровки (M&B):

- формирование загрузочного листа/центровки;
- контроль соблюдения ограничений по массе и центровке.

Примечание: до ввода в эксплуатацию результаты M&B подлежат валидации сопоставлением с эталонными данными/методиками оператора (см. п. 3.5.4).

- Электронные аэронавигационные карты/схемы (без отображения собственного местоположения ВС):

- маршрутные, районные, SID/STAR, схемы захода, аэродромные схемы;
- функции масштабирования/панорамирования/ориента

This Appendix provides indicative categories of EFB Type B applications, the use of which is subject to mandatory operational evaluation (see Section 3.2) and special operational approval by the CAA of the Kyrgyz Republic. For each application, the software version and EFB hardware platform on which the evaluation was performed and approval granted must be specified.

- Take-off and Landing Performance (TALP) applications:

- calculations for take-off, en-route, approach, landing, and go-around;
- runway limitation calculations (including slope/condition), wind and pressure altitude corrections;
- engine thrust/power settings (including reduced take-off thrust).

Note: Prior to entry into service, TALP results shall be validated against reference data from the AFM/RLЭ under a representative set of conditions (see para. 3.5.4).


- Mass and Balance (M&B) applications:

- generation of load sheet/centre of gravity;
- verification of compliance with mass and balance limitations.

Note: Prior to entry into service, M&B results shall be validated against reference data/operator methodologies (see para. 3.5.4).

- Electronic aeronautical charts (without own-ship position display):

- en-route charts, area charts, SID/STAR, approach charts, aerodrome charts;
- zoom, pan, orientation, and rotation functions.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	03

ции.

Примечание: требования к удобочитаемости, HMI и человеческому фактору — см. Приложение 4.

- Движущаяся карта аэродрома (AMMD) с отображением собственного местоположения:

- отображение движения ВС по аэродрому для повышения ситуационной осведомлённости;
- использование только как вспомогательного средства; не является основным средством руления.

Примечание: условия применения — согласно Приложению 4, п. Н.2 (ограничения, точность позиционирования, актуальность базы данных, подготовка экипажа).

- Электронные контрольные карты/чек-листы (ECL), включая интерактивные списки процедур, затрагивающие операционную деятельность экипажа.

- Операционная связь и обмен данными, влияющими на выполнение полёта (АОС/ААС):

- предполётный/послеполётный обмен эксплуатационной информацией, оперативные сообщения;
- формы/данные оборота ВС (turn-around), TOBT/TSAT, загрузочные данные, передача отчётов.

Примечание: приложения, не относящиеся к деятельности экипажа в полёте (например, управление складом/запчастями, бюджетирование), относятся к вспомогательному ПО (ancillary) и не классифицируются как EFB типа В.

- Отображение видео с камер (в кабине/внешних), используемое экипажем в операционной деятельности (например, руление с помощью такси-камеры).

Примечание: применение только как вспомогательное; не заменяет сертифицированные системы наблюдения/предупреждения.

- Приложения с метеоинформацией в полёте (IFW):

- получение/отображение погодных данных,

Note: readability, HMI and human factors requirements — see Appendix 4.

- Airport Moving Map Display (AMMD) with own-ship position:

- display of aircraft movement on the aerodrome to enhance situational awareness;
- for supplementary use only; not to be used as the primary means of taxi navigation.

Note: conditions of use — see Appendix 4, para. Н.2 (limitations, positioning accuracy, database currency, crew training).

-Electronic checklists (ECL), including interactive procedural lists affecting flight crew operations.

- Operational communication and data exchange affecting flight operations (АОС/ААС):

- pre-flight/post-flight exchange of operational information, operational messages;
- turnaround data/forms (TOBT/TSAT), load data, report transmission.


Note: applications not related to flight crew in-flight activities (e.g. stock control, spare parts management, budgeting) are considered ancillary software and are not classified as EFB Type В.

- Video display applications (cockpit/external cameras) used by the crew in operational tasks (e.g. taxi camera).

Note: for supplementary use only; does not replace certified surveillance/alerting systems.

- In-flight weather (IFW) applications:

- acquisition/display of meteorological data, forecasts and graphical weather products.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	03

прогнозов и графических материалов.

Примечание: допускается только для повышения осведомлённости; не является единственным источником и не используется для «тактического обхода» опасных явлений без подтверждения по установленным каналам.

- Иные приложения EFB типа B, оказывающие операционное влияние на принятие решений и/или работу экипажа и соответствующие критериям типа B.

Примечания к Приложению 2

1. Классификация Type A: просмотрщики электронных документов/публикаций (OM/ППП, MEL/CDL, AFM/РЛЭ, брифинги, NOTAM/AIS, ATS FPL и т.п.), не выполняющие вычислений, влияющих на безопасность, относятся к приложениям типа A и в настоящий перечень типа B не включаются.

2. Функции, не подлежащие одобрению как EFB: первичная навигация и ведение траектории, предотвращение столкновений/предупреждение о рельефе как основные средства, «тактическое» метео-уклонение в реальном времени как основная функция, а также любое управление/вмешательство в работу бортовых систем ВС требуют сертифицированных систем и не одобряются как EFB.

3. Привязка одобрения: одобрение приложения EFB типа B выдается на конкретную комбинацию «версия приложения — аппаратная платформа EFB». Любое добавление приложения типа B либо существенное изменение алгоритмов/интерфейса/данных требует оценки по разд. 3.2 и повторного одобрения ОГА КР до эксплуатации (см. разд. 3.3).

4. Валидация вычислительных приложений: перед вводом в эксплуатацию результаты TALP и M&B подлежат валидации сопоставлением с эталонными данными РЛЭ/AFM при репрезентативном наборе условий (см. п. 3.5.4).

Note: permitted only to enhance situational awareness; not to be used as the sole source of information nor for “tactical avoidance” of hazardous weather without confirmation through established channels.

- Other EFB Type B applications that have an operational impact on decision-making and/or flight crew activities and meet Type B criteria.


Notes to Appendix 2

1. Type A classification: document viewing applications (OM/Operations Manual, MEL/CDL, AFM/RLЭ, briefing material, NOTAM/AIS, ATS FPL, etc.) that do not perform calculations affecting safety are considered Type A and are not included in this Type B list.

2. Functions not eligible for EFB approval: primary navigation and trajectory management, collision avoidance/terrain alerting as primary means, tactical real-time weather avoidance as a primary function, and any control/interaction with aircraft systems require certified avionics and are not approved as EFB.

3. Approval linkage: approval of a Type B application is granted for a specific *software version – EFB hardware platform* combination. Any addition of a new Type B application or significant modification of algorithms/interface/data requires evaluation under Section 3.2 and renewed approval by the CAA prior to operation (see Section 3.3).

4. Validation of computational applications: prior to entry into service, TALP and M&B results must be validated against AFM/RLЭ reference data under a representative set of conditions (see para. 3.5.4).


	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	03

5. HMI и человеческий фактор: для всех приложений типа В должны соблюдаться требования по интерфейсу и человеческому фактору, установленные в Приложении 4; для AMMD — дополнительные условия Приложения 4.

6. Документирование перечня: эксплуатант ведет актуальный перечень одобренных приложений EFB типа В в OM Part A и отражает его в операционных спецификациях к АОС; перечень подлежит актуализации при любых изменениях.

5. HMI and human factors: all Type B applications must comply with HMI and human factor requirements specified in Appendix 4; for AMMD — additional requirements of Appendix H.

6. Documentation of the list: the operator shall maintain an up-to-date list of approved Type B applications in OM Part A and reflect it in the AOC operational specifications; the list must be updated whenever changes occur.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	3
		Редакция Edition	02

ПРИЛОЖЕНИЕ 3 - ПОРЯДОК КЛАССИФИКАЦИИ ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

APPENDIX 3 – PROCEDURE FOR SOFTWARE CLASSIFICATION

1. Цель

Как указано в п. 1.2, классификация приложений EFB типов А и В основывается на серьезности последствий в случае их отказа и неправильного использования (здесь и далее – «отказ»).

Чтобы классифицировать приложения EFB, полная оценка безопасности системы не проводится.

На практике оценка условий таких отказов может проводиться по методу, описанному в главе 2 данного Приложения.

Класс приложения EFB зависит от серьезности последствий отказа такого ПО.

2. Метод

На первом этапе проверяется принадлежность программного обеспечения к следующему списку приложений, которые не могут классифицироваться как ПО типов А и В, а именно:

Приложения:

(а) отображающие информацию, которую члены экипажа могут использовать для проверки, контроля или определения местоположения воздушного судна, а также траектории полета, чтобы или следовать выбранному маршруту или обходить неблагоприятные погодные условия или избегать столкновения с препятствиями и другими воздушными судами во время полета и на земле;

(б) отображающие информацию, которая используется членами экипажа для непосредственной оценки текущего состояния критически важных и существенных систем ВСи/или управления возможным отказом критически важных и существенных систем ВС;

1. Purpose

As stated in section 1.2, the classification of EFB Type A and B applications is based on the severity of the consequences of their failure or misuse (hereinafter referred to as “failure”).

To classify EFB applications, a full system safety assessment is not performed.

In practice, the assessment of the conditions of such failures can be carried out using the method described in Chapter 2 of this Appendix. The class of EFB application depends on the severity of the consequences of the failure of such software.


2. Method

At the first stage, the software is checked to see if it belongs to the following list of applications that cannot be classified as type A and B software, namely:

Appendix:

(a) displaying information that crew members can use to check, control or determine the aircraft's position and flight path in order to either follow a selected route or to avoid adverse weather conditions or collisions with obstacles and other aircraft during flight and on the ground;

(b) displaying information that is used by crew members to directly assess the current state of critical and essential aircraft systems and/or manage the possible failure of critical and essential aircraft systems;

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВТ КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	3
		Редакция Edition	02

(с) поддерживающие связь со службами ОрВД;

(d) передающие данные в сертифицированные системы ВС (помимо встроенных / устройств EFB).

Затем выполняются следующие действия:

(a) устанавливаются условия отказа в случае потери функциональности или неисправности (зафиксированный и незафиксированный ошибочный результат) с учетом всех сопутствующих факторов (отказ систем/ВС, действия экипажа, рабочие условия и условия окружающей среды и пр.), которые снижают или усиливают эффект; и

(b) условия отказа классифицируются в зависимости от их тяжести

Условия незначительного отказа далее подтверждаются качественной оценкой целостности и защищенности системы. Программному обеспечению, задействованному при условиях незначительного отказа, присваивается класс D, в соответствии с отраслевыми стандартами.

Приложениям EFB, отказ которых нельзя считать незначительным, классы А и В не присваиваются.

(c) maintaining communication with ATM services;

(d) transmitting data to certified aircraft systems (other than built-in/EFB devices).

Then the following actions are performed:


(a) failure conditions are established in the event of loss of functionality or malfunction (recorded and unrecorded erroneous result) taking into account all associated factors (system/aircraft failure, crew actions, operating and environmental conditions, etc.) that reduce or enhance the effect; and

(b) failure conditions are classified according to their severity Minor failure conditions are further confirmed by a qualitative assessment of the integrity and security of the system.

Software involved in minor failure conditions is assigned class

D, in accordance with industry standards.

EFB applications whose failure cannot be considered minor are not assigned Classes A and B.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	4
		Редакция Edition	02

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 - ОЦЕНКА ОПЕРАТОРСКОГО ИНТЕРФЕЙСА И ВЛИЯНИЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА
APPENDIX 4 - OPERATOR INTERFACE EVALUATION AND HUMAN FACTOR IMPACT

4.1 Общие принципы
4.1 General Principles

В данном Приложении 4 Содержится инструктивный материал по оценке операторского интерфейса, связанного с системой EFB. Также приводятся общие критерии, используемые при подтверждении соответствия нормам летной годности и эксплуатационной оценке. Основное внимание уделяется методикам оценки человеческого фактора и методам обеспечения соответствия. О разделении обязанностей и ответственности рассказывается в основной части документа.\

This Appendix 4 provides guidance for evaluating the operator interface associated with an EFB system. It also provides general criteria for use in airworthiness assessment and operational evaluation.

It focuses on Human Factors assessment methodologies and compliance assurance techniques. Segregation of duties and responsibilities is addressed in the main body of the document.

4.2 Общие сведения
4.2 General information

4.2.1 Операторский интерфейс
4.2.1 Operator Interface

Операторский интерфейс EFB, используемый для всех установленных приложений ПО, должен быть последовательным и интуитивно понятным. Это правило относится, в том числе, к вводу данных, цветовой кодировке и используемым символам.


The EFB user interface for all installed software applications should be consistent and intuitive to minimise flight crew workload and ensure operational safety. This includes consistency in data entry methods, colour coding, and the use of symbols.

4.2.2 Читаемость текста
4.2.2 Text readability

Текст на экранах EFB должен быть различим с определенного расстояния во всех режимах освещенности, возможных в кабине экипажа, в том числе и под прямыми солнечными лучами. У пользователя должна быть возможность регулировать яркость экрана EFB безотносительно яркости прочих экранов в кабине. Кроме того, встроенная функция автоматической настройки яркости должна

The text on the EFB screens shall be legible from a specified distance in all lighting conditions encountered in the cockpit, including direct sunlight.

The user shall be able to adjust the brightness of the EFB screen independently of the brightness of other screens in the cockpit.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	4
		Редакция Edition	02

работать независимо для каждого из имеющихся в кабине экранов EFB. Конструкция предусматривает достаточную подсветку надписей и кнопок в ночное время. Рядом с каждым органом управления указывается его функция. Следует учесть, что со временем рабочие характеристики экрана будут ухудшаться из-за износа и устаревания.

4.2.3 Устройства ввода

4.2.3 Input devices

При выборе и разработке устройств ввода (клавиатуры, устройств управления курсором) заявители должны учитывать способ ввода данных и рабочие условия кабины экипажа (например, турбулентность), которые могут повлиять на функциональность данного устройства. Как правило, устройства управления курсором можно настроить в соответствии с рабочими условиями кабины и выполняемыми задачами.

4.2.4 Общее руководство по разработке EFB

4.2.4 General EFB Development Guidelines

4.2.4.1 Совместимость

4.2.4.1 Compatibility

4.2.4.1.1 Совместимость EFB и программного обеспечения

4.2.4.1.1 EFB and Software Compatibility

Особое внимание уделяется совместимости всех интерфейсов, в особенности в тех случаях, когда разработкой ПО и его установкой в EFB занимаются разные организации.

4.2.4.1.2 Совместимость с программным обеспечением в кабине экипажа

4.2.4.1.2 Compatibility with cockpit software

Интерфейсы EFB должны быть по возможности совместимы с другим ПО в кабине экипажа по философии, оформлению, логике взаимодействия и последовательности выполняемых действий; при этом такая совместимость не должна препятствовать реализации новшеств в конструкции / функциях системы.

In addition, the built-in automatic brightness adjustment function shall operate independently for each EFB screen in the cockpit.

The design shall provide adequate illumination of text and buttons at night.


Each control shall be labeled with its function. It should be noted that the performance of the screen will degrade over time due to wear and tear.

When selecting and designing input devices (keyboards, cursor control devices), applicants should consider the data entry method and cockpit operating conditions (e.g., turbulence) that may affect the functionality of the device.

Cursor control devices can generally be configured to suit cockpit operating conditions and tasks.

Particular attention is paid to the compatibility of all interfaces, especially in cases where software development and its installation in the EFB are carried out by different organizations.

EFB interfaces should, where possible, be compatible with other flight deck software in terms of philosophy, design, interaction logic, and sequence of actions; such compatibility should not, however, preclude the implementation of innovations in system design or functionality.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	4
		Редакция Edition	02

4.2.4.2 Сообщения и цветовые сигналы

4.2.4.2 Messages and color signals

Сообщения и напоминания в системах EFB должны соответствовать требованиям по сертификации, применяемым к данному воздушному судну. Требования к цветовым сигналам на экранах и в подсветке органов управления в целом совпадают с требованиями к световым сигналам. Так, красный цвет используется только для сообщений о возникновении нестандартных/аварийных ситуаций. Желтый цвет применяется на уровне предупреждения. Использование красного и желтого цветов ограничено и требует особого внимания. В прочих ситуациях разрешается использовать любые цвета, при условии, что каждый цвет хорошо различим и его нельзя перепутать с двумя указанными выше цветами. Сообщения и напоминания EFB должны быть совместимы с сигналами и предупреждениями других систем кабины. На критических этапах полета звуковые и символьные сообщения EFB не должны быть активны.


В приложениях EFB не рекомендуется использовать мигающий текст и символы. Должен быть разработан и задокументирован порядок очередности появления сообщений. Кроме того, на критических этапах полета вся необходимая информация должна выводиться на экраны без каких-либо накладывающихся или всплывающих окон и предупреждающих сообщений, за исключением сообщений об отказе или сбое используемого в настоящий момент приложения EFB.

Messages and reminders in EFB systems must comply with the certification requirements applicable to the aircraft. The requirements for color signals on screens and in the backlighting of controls generally coincide with the requirements for light signals. Thus, red is used only for messages about the occurrence of non-standard/emergency situations. Yellow is used at the warning level.

The use of red and yellow is limited and requires special attention. In other situations, any color may be used, provided that each color is clearly distinguishable and cannot be confused with the two colors specified above. EFB messages and reminders must be compatible with signals and warnings of other cockpit systems. During critical phases of flight, EFB audio and symbolic messages must not be active.

Flashing text and symbols are not recommended for use in EFB applications. A message sequence should be developed and documented.

Additionally, during critical phases of flight, all necessary information must be presented on screens without any overlapping or pop-up windows or warning messages, with the exception of messages indicating a failure or malfunction of the EFB application currently in use.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	4
		Редакция Edition	02

4.2.4.3 Сообщения о системных ошибках

4.2.4.3 System error messages

Если приложение не в состоянии выполнить все свои функции или их часть, а также если пользователь не видит это приложение и не имеет к нему доступа, желательно, чтобы при соответствующем запросе пользователь мог получить информацию о состоянии такого приложения.

При использовании несущественных приложений таких как, почтовый клиент или административные сводки, сообщение об ошибке в данных приложениях рекомендуется выводить непосредственно при попытке обращения к ним, а не в момент возникновения ошибки. Должен быть разработан и задокументирован порядок очередности появления сообщений о состоянии EFB и ошибках.

If an application is unable to perform all or part of its functionality, or if the user does not see or have access to the application, it is desirable that the user be able to obtain information about the application's status upon request.

For non-essential applications such as email or administrative reports, it is recommended that the error message for these applications be displayed immediately upon attempting to access them, rather than at the time the error occurs. The order in which EFB status and error messages are displayed should be developed and documented.

4.2.4.4 Проверка вводимых данных и сообщения об ошибках

4.2.4.4 Input data validation and error messages

Если формат или тип вводимых пользователем данных не соответствует настройкам приложения, система EFB не должна принимать такие данные. На экран выводится сообщение об ошибке, в котором также указывается, какие именно данные можно вводить в систему.

Среди функций EFB должна быть и функция проверки вводимых данных на ранних этапах ввода (чтобы избежать ситуаций, когда пользователь вводит длинный ряд данных, которые затем оказываются ошибочными).

If the format or type of user input does not match the application settings, the EFB should not accept the input. An error message should be displayed on the screen, which also indicates what data can be entered into the system.

The EFB should also have a function to validate the input data at an early stage (to avoid situations where the user enters a long string of data that later turns out to be incorrect).

4.2.5 Виды отказов и ошибок


4.2.5 Types of failures and errors

4.2.5.1 Ошибки экипажа

4.2.1.1 Crew errors

Система разрабатывается таким образом, чтобы снизить до минимума вероятность ошибки экипажа и смягчить ее последствия, а также добиться максимального числа выявленных и устраненных ошибок.

The system is designed to minimize the likelihood of crew error and mitigate its consequences, as well as to achieve the maximum number of identified and corrected errors.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	4
		Редакция Edition	02

Так, во всех системах должны быть одинаковые требования по типам данных или формату ввода широты/долготы. Способы ввода данных, цветовые кодировки и символы должны быть непротиворечивыми во всех приложениях EFB. Также эти приложения должны сочетаться с прочими системами кабины экипажа.

4.2.5.2 Обнаружение отказа

4.2.5.2 Failure detection

EFB должна оповещать экипаж о возможных отказах/ошибках системы.

4.2.6 Оперативность приложений

4.2.6 Application responsiveness

Система должна оповещать пользователя о принятии введенных данных. Если система выполняет внутренние задания, которые препятствуют немедленной обработке введенных данных (расчеты, самодиагностика, обновление данных), на экран выводится сообщение о занятости системы (например, изображение часов).

Время отклика системы на ввод данных устанавливается с учетом функций приложения. Время отклика и обратной связи должно быть известно экипажу заранее, что позволит избежать неопределенности и отвлечения внимания.

4.2.7 Скрытый текст

4.2.7 Hidden text

Если содержимое документа выведено на экран не полностью (при масштабировании или прокрутке), должны быть указания на наличие других фрагментов текста в удобной и однообразной для всех систем форме. В некоторых случаях документ в обязательном порядке полностью выводится на экран.

Необходимость такого выведения оценивается в зависимости от приложения и его функций. Курсор (если есть) во время работы приложения должен постоянно находиться на экране.

For example, all systems must have the same requirements for data types or latitude/longitude input formats. Data entry methods, color coding, and symbols must be consistent across all EFB applications. These applications must also be compatible with other cockpit systems.


The EFB must alert the crew to potential system failures/errors.

The system must notify the user about the acceptance of the entered data. If the system is performing internal tasks that prevent immediate processing of the entered data (calculations, self-diagnostics, data update), a message about the system being busy (for example, a clock image) is displayed on the screen.

The system response time to input data is set taking into account the application functions. The response and feedback time should be known to the crew in advance, which will avoid uncertainty and distraction.

If the document content is not fully displayed on the screen (during scaling or scrolling), there should be indications of the presence of other text fragments in a convenient and uniform form for all systems. In some cases, the document must be fully displayed on the screen.

The necessity of such a display is assessed depending on the application and its functions. The cursor (if any) should be constantly on the screen while the application is running.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	4
		Редакция Edition	02

4.2.8 Активные зоны

4.2.8 Active zones

Активные зоны — это участки, на которые действуют отдельные команды пользователей. К таким зонам можно отнести тексты, графические изображения, окна, рамки и иные части документа. Необходимо четко обозначить границы таких зон.

Active zones are areas that are affected by individual user commands. Such zones include texts, graphic images, windows, frames, and other parts of the document. The boundaries of such zones must be clearly defined.

4.2.9 Управление несколькими одновременно открытыми приложениями и документами

4.2.9 Managing multiple applications and documents open at the same time

Если приложение EFB позволяет одновременно открывать несколько документов, или же система позволяет одновременно открывать несколько приложений, необходимо ввести дополнительные обозначения, указывающие на то, какие документы/приложения активны в настоящий момент.


If the EFB application allows multiple documents to be open at the same time, or the system allows multiple applications to be open at the same time, additional designations must be provided to indicate which documents/applications are currently active.

Активным считается документ, который в настоящий момент выведен на экран и отвечает на действия пользователя. В условиях обычной эксплуатации (неаварийной) у пользователя должна быть возможность переключаться между открытыми документами/приложениями. Кроме того, у пользователя должна быть возможность определить, какие именно из приложений открыты в настоящий момент и легко переключаться на одну из этих приложений. При обратном переключении на ранее использовавшееся приложение это приложение должно оставаться в том же состоянии, в котором оно было при предыдущем обращении, за исключением результатов тех процессов, которые оно выполняло в неактивном режиме.

An active document is one that is currently displayed on the screen and responding to user actions.

Under normal (non-emergency) operating conditions, the user should be able to switch between open documents/applications. In addition, the user should be able to determine which applications are currently open and easily switch to one of these applications.

When switching back to a previously used application, this application should remain in the same state, in which it was during the previous access, except for the results of those processes that it performed in inactive mode.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	4
		Редакция Edition	02

4.2.10 Рабочая нагрузка экипажа

4.2.10 Crew workload

Расположение и порядок использования EFB не должны приводить к неприемлемой нагрузке на экипаж. При взлете, посадке и на иных критичных этапах полета рекомендуется избегать сложных многоэтапных действий по вводу данных. Оценка функциональности EFB также должна включать качественную оценку поэтапной загруженности пилота, а также интерфейсов систем, значимых для безопасности.

The location and use of EFBs should not result in an unacceptable workload for the crew. Complex multi-step data entry activities should be avoided during takeoff, landing, and other critical phases of flight.

Evaluation of EFB functionality should also include a qualitative assessment of the pilot workload at different stages, as well as the interfaces to safety-relevant systems.

4.3 Отдельные приложения

4.3 Individual applications

4.3.1 Аэронавигационные карты/схемы и схемы захода на посадку/вылета

4.3.1 Aeronautical charts/diagrams and approach/departure charts

Электронные аэронавигационные карты/схемы и схемы захода на посадку/вылета должны предоставлять (в удобной форме) всю информацию, необходимую для выполнения полета с уровнем безопасности не ниже, чем при использовании карт/схем на бумаге. Рекомендуемый размер экрана должен быть не меньше размера обычной карты/схемы на бумаге, и формат совместим с картой/схемой на бумаге.

Electronic aeronautical charts/diagrams and approach/departure charts must provide (in a convenient form) all the information necessary to perform a flight with a safety level not lower than when using paper charts/diagrams.


Оценка операторского интерфейса имеет большое значение для выработки мер по снижению рисков, в том числе:

The recommended screen size should be not smaller than the size of a regular paper chart/diagram, and the format should be compatible with a paper chart/diagram.

Assessing the operator interface is essential for developing risk mitigation measures, including:

- (a) мероприятия по снижению вероятности ошибок;
- (b) мероприятия по управлению и предотвращению дополнительной нагрузки при использовании EFB;
- (c) системность цветовой кодировки и символов в разных приложениях EFB, их сочетаемость с приложениями других систем кабины;
- (d) управление ресурсами экипажа с учетом использования EFB.

- (a) measures to reduce the likelihood of errors;
- (b) measures to manage and prevent additional workload when using EFB;
- (c) consistency of color coding and symbols across different EFB applications and their compatibility with other cockpit system applications;
- (d) crew resource management taking into account the use of EFB.

 <p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Приложение Appendix	4
	Редакция Edition	02

4.3.2 Приложения для расчета летно-технических характеристик, массы и центровки

4.3.2 Applications for calculating flight performance, mass and balance

Должны быть четко разграничены входящие и исходящие данные. Вся информация, необходимая для проведения расчетов, должна находиться в одном месте либо в пределах доступа.

Должна быть возможность запроса и отображения данных, необходимых для расчета

летно-технических характеристик, массы и центровки, в том числе должны быть правильные и однозначные термины (наименования), единицы измерения (кг, фунты), при необходимости – система индексации и указания на положение центра массы (например, %САХ). Единицы измерения должны быть одинаковыми для всех источников однотипных данных в кабине экипажа.

Приборная скорость выводится в формате, позволяющем сразу же использовать эти данные, если только единица измерения четко не указывает на иное (например, KCAS). В обучающих материалах и инструкциях пилотов должна быть четко оговорена разница в форматах приборной скорости, предоставляемая в EFB и в таблицах РЛЭ ВС (AFM и FCOM).

Если приложение позволяет получать как расчетные (с учетом коэффициентов, нормативные), так и другие данные (текущие, в полете), экипаж должен знать, когда приложение переходит в активный режим. Вводимые данные Должна быть возможность четко разграничить данные, вводимые пользователем, и имеющиеся в системе значения по умолчанию (или импортированные из других систем). У экипажа должна быть возможность проверить, было ли учтено в расчетах то или иное препятствие, а также добавить в расчеты данные по новому препятствию (уточненные

There must be a clear distinction between incoming and outgoing data. All information required for calculations must be in one place or within easy reach.

It should be possible to request and display the data required for the calculation.

flight and technical characteristics, mass and balance, including correct and unambiguous terms (names), units of measurement (kg, pounds), if necessary - a system of indexing and indicating the position of the center of mass (for example, % MAC).

Units of measurement must be the same for all sources of similar data in the cockpit.


Indicated airspeed is presented in a format that allows its immediate use, unless the unit of measurement clearly specifies otherwise (e.g., KCAS). Training materials and pilot instructions must explicitly state the differences in indicated airspeed formats as provided in the EFB and in the aircraft Flight Manual (AFM) and Flight Crew Operating Manual (FCOM) tables.

If the application allows receiving both calculated (taking into account coefficients, standard) and other data (current, in-flight), the crew must know when the application switches to active mode.

Input data

It must be possible to clearly distinguish between user-entered data and default values available in the system (or imported from other systems).

The crew must be able to check whether a particular obstacle has been taken into account in the calculations, and also add data on a new obstacle (refined data on existing obstacles) to the calculations.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	4
		Редакция Edition	02

данные по уже имевшимся препятствиям). Результаты расчетов Все условия в критически важных расчетах (использование реверсов тяги, полная или сниженная тяга двигателя) должны быть четко обозначены и показаны на экране. Понятность и доступность этих условий в EFB должна быть не меньше, чем при использовании обычных таблиц. Все результаты расчетов выводятся в числовом формате. Если результаты расчетов показывают, что данная операция не может быть выполнена (например, недостаток длины ВПП для останова), система должна оповестить об этом соответствующим сообщением либо цветовыми сигналами. См. п. 4.2.4.2 («Сообщения и цветовые сигналы»). Чтобы обеспечить равномерную нагрузку и избежать ошибок при вводе, порядок вывода результатов расчетов должен сочетаться с интерфейсом ввода данных у приложений, в которых используются эти результаты расчетов (например, системах управления полетом FMS). Внесение изменений У пользователя должна быть возможность внести изменения в расчеты летно-технических характеристик; в особенности это касается изменений, вносимых непосредственно перед вылетом. Результаты расчетов и утратившие актуальность введенные данные удаляются: (а) при внесении изменений; (b) при отключении EFB или закрытии соответствующего приложения; (с) в том случае, если EFB или приложение достаточно долгое время находятся в режиме ожидания, при выходе из которого введенные и исходящие данные с большой долей вероятности устареют.

Calculation results

All conditions in critical calculations (use of thrust reversers, full or reduced engine thrust) must be clearly identified and displayed on the screen. The clarity and accessibility of these conditions in the EFB must be no less than when using conventional tables.

All calculation results are displayed in numerical format.

If the calculation results show that the operation cannot be performed (e.g., the runway length is insufficient for stopping), the system shall notify about this with an appropriate message or colour signals. See paragraph 4.2.4.2 (Messages and colour signals).


To ensure a uniform load and avoid input errors, the order in which calculation results are output must be consistent with the data input interface of the applications that use these calculation results (e.g., flight management systems FMS).

Making changes

The user must be able to make changes to the performance calculations, especially changes made just prior to departure.

Calculation results and entered data that are no longer relevant are deleted:

- (a) when making changes;
- (b) when the EFB is turned off or the corresponding application is closed;
- (c) if the EFB or application is in standby mode for a sufficiently long period of time, such that upon exiting the mode, the input and output data will most likely become outdated.

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	02

ПРИЛОЖЕНИЕ 5 — ОБУЧЕНИЕ ЭКИПАЖА

APPENDIX 5 - CREW TRAINING

В Приложении приводятся требования к обучению и проверке навыков экипажа в случаях, когда стандартные рабочие процедуры предусматривают использование EFB.

The Appendix provides requirements for crew training and testing when standard operating procedures include the use of an EFB.

5.1 Обучение и проверка навыков использования EFB

5.1 EFB Training and Testing

5.1.1 Предполагаемый предыдущий опыт экипажа

5.1.1 Estimated previous crew experience

Обучение навыкам обращения с EFB включает обучение работе как с EFB в целом, так и с загруженными на них приложениями и не должно включать базовое обучение по таким темам, как летно-технические характеристики ВС и пр. Первоначальное обучение EFB, следовательно, должно проводиться с учетом того, что обучаемые имеют базовые навыки и знания по функциям, выполняемым установленным программным обеспечением.

EFB training includes training in the operation of both the EFB as a whole and the applications loaded on it, and should not include basic training on topics such as aircraft performance characteristics, etc.

Initial EFB training should therefore be conducted with the understanding that trainees have basic skills and knowledge of the functions performed by the installed software.

Программа обучения должна быть составлена с учетом подготовки и опыта экипажа.

The training program must be designed taking into account the training and experience of the crew.

5.1.2 Программы обучения, учитывающие предыдущий опыт работы с EFB

5.1.2 Training programs that take into account previous EFB experience

Программы обучения могут учитывать предыдущий опыт работы экипажа с системами EFB. Так, опыт работы с приложением по расчету летно-технических характеристик ВС на переносных EFB может учитываться при обучении работе с аналогичным приложением на встроенной EFB.


Training programs may take into account the crew's previous experience with EFB systems. For example, experience with an aircraft performance calculation application on a portable EFB may be taken into account when training for a similar application on an installed EFB.

5.1.3 Первоначальное обучение

5.1.3 Initial training

Переучивание на другой тип ВС может не учитывать все допустимые модификации

Aircraft type conversion training may not cover all permissible modifications of one aircraft type

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	02

одного типа ВС и все разновидности устанавливаемого оборудования. Поэтому данное переучивание не предполагает изучение EFB, за исключением случаев, когда на всех модификациях ВС данного типа установлено оборудование EFB. При этом в тех случаях, когда переучивание на другой тип ВС совмещено с курсами переподготовки эксплуатанта, в программу обучения должен быть включен раздел, посвященный EFB, когда рабочие процедуры членов экипажа предполагают ее использование.

Первоначальное обучение работе с EFB может проходить как на земле, так и во время полета, в зависимости от разновидности и сложности EFB. Эксплуатант или сертифицированная учебная организация может организовывать наземное обучение навыкам работы с системой EFB разными методами, в том числе с помощью раздаточных материалов и материалов РЛЭ, различных инструкций, наглядных материалов, наземных учебно-тренировочных устройств, компьютерных программ, данных контрольного моделирования полета, а также в кабине ВС на земле. Наземное обучение работе со сложными EFB, как правило, подразумевает использование компьютерного обучения. Обучение в воздухе проводится обладающим достаточной квалификацией инструктором во время подконтрольного полета или в ходе ознакомительного обучения или переподготовки.

5.1.3.1 Основные разделы первоначального обучения работе с EFB

5.1.3.1 Key sections of initial EFB training

- (a) Работа с оборудованием EFB, настройка освещенности и прочих параметров во время полета;
- (b) Предполагаемое использование каждого приложения, ограничения и запреты по их использованию;

and all types of installed equipment. Therefore, this conversion training does not include EFB training, unless all modifications of the aircraft type are equipped with EFB equipment.

However, in cases where aircraft type conversion training is combined with operator retraining courses, the training program must include a section on EFB when crew member operating procedures require its use.


Initial EFB training may be conducted either on the ground or in flight, depending on the type and complexity of the EFB.

An operator or certified training organization may provide ground-based EFB training in a variety of ways, including handouts and flight manuals, instruction manuals, visual aids, ground-based training devices, computer programs, flight simulation data, and in the cockpit on the ground.

Ground-based training for complex EFBs typically involves the use of computer-based instruction. In-flight training is provided by a suitably qualified instructor during a supervised flight or as part of a familiarization or recurrent training.

- (a) Operating EFB equipment, adjusting lighting and other parameters during flight;

- (b) The intended use of each application, and the limitations and restrictions on its use;

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	02

(c) Если установлены приложения для расчета летно-технических характеристик ВС, особое внимание уделяется перекрестной проверке вводимых данных и результатов расчетов;

(d) Если установлено приложение с картами/схемами аэродрома, особое внимание уделяется проверке актуальности используемой в приложении информации;

(e) Если используется приложение с индикацией движущейся карты, особое внимание уделяется недопустимости концентрации внимания на экране с картой; и

(f) Отказ компонентов EFB.

5.1.3.2 Стандартное первоначальное обучение работе с EFB

5.1.3.2 Standard Initial EFB Training

Ниже приводится стандартная программа обучения навыкам работы с EFB (может меняться с учетом данных по эксплуатационной пригодности, полученных от производителя ВС).

5.1.3.2.1 Наземное обучение

5.1.3.2.1 Ground training

(a) Ознакомление с архитектурой системы;

(b) Ознакомление с особенностями блока индикации и его функциями;

(c) Ограничения системы;

(d) Ограничения по использованию системы;

(1) Этапы полета;

(2) Дополнительные процедуры (например, MEL).

(e) Установленное ПО;

(f) Применение каждого приложения ПО;

(g) Ограничения на использование каждого из приложений ПО;

(1) Этапы полета;

(2) Дополнительные процедуры (например, MEL).

(h) Ввод данных;

(i) Перекрестная проверка данных ввода и результатов расчета; и

(j) Использование полученных результатов.

(c) If applications for calculating aircraft performance characteristics are installed, special attention is paid to cross-checking the input data and the calculation results;

(d) If an application with airport maps/diagrams is installed, special attention shall be paid to checking the relevance of the information used in the application;

(e) If an application with a moving map display is used, special care is taken not to concentrate on the map screen; and

(f) EFB component failure.

The following is a standard EFB training program (subject to change based on aircraft manufacturer operational suitability data).

(a) Familiarization with the system architecture;

(b) Familiarization with the features of the indicator unit and its functions;

(c) System limitations;

(d) Restrictions on the use of the system;

(1) Flight stages;

(2) Additional procedures (e.g. MEL).

(e) Installed software;

(f) Use of each Software Application;

(g) Restrictions on the use of each of the Software applications;


(1) Flight stages;

(2) Additional procedures (e.g. MEL).

(h) Data entry;

(i) Cross-checking the input data and calculation results; and

(j) Use of the obtained results.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	02

5.1.3.2.2 Летная подготовка

5.1.3.2.2 Flight training

- | | |
|--|--|
| <p>(a) Практическое использование блока индикации;</p> <p>(b) Управление блоком индикации;</p> <p>(c) Устройства ввода данных;</p> <p>(d) Выбор приложений ПО;</p> <p>(e) Практическое использование приложений ПО;</p> <p>(f) Управление ресурсами экипажа (CRM) и человеческий фактор;</p> <p>(g) Ситуационная осведомленность;</p> <p>(h) Предотвращение концентрации внимания на чем-либо;</p> <p>(i) Перекрестная проверка данных ввода и результатов расчета; и</p> <p>(j) Процедуры по применению EFB как часть стандартных рабочих процедур экипажа.</p> | <p>(a) Practical use of the indicator unit;</p> <p>(b) Control of the indication unit;</p> <p>(c) Data input devices;</p> <p>(d) Selection of software applications;</p> <p>(e) Practical use of software applications;</p> <p>(f) Crew Resource Management (CRM) and Human Factors;</p> <p>(g) Situational awareness;</p> <p>(h) Preventing concentration on something;</p> <p>(i) Cross-checking the input data and calculation results; and</p> <p>(j) Procedures for the use of EFB as part of the crew's standard operating procedures.</p> |
|--|--|

5.1.4 Проверка знаний по EFB после первоначального обучения

5.1.4 EFB Knowledge Review After Initial Training

5.1.4.1 Проверка знаний по EFB после наземного обучения


5.1.4.1 EFB Knowledge Review After Ground Training

<p>Проверка результатов наземного обучения может проводиться путем опроса (устного или письменного) или путем компьютерной проверки, в зависимости от характера самого обучения.</p>	<p>Verification of ground training results may be carried out by means of a survey (oral or written) or by means of a computer check, depending on the nature of the training itself.</p>
--	---

5.1.4.2 Квалификационная проверка

5.1.4.2 Qualification check

<p>В ходе квалификационной проверки летный экипаж обязан продемонстрировать подготовку, достаточную для выполнения стандартных процедур. Таким образом, если стандартные рабочие процедуры экипажа предусматривает использование EFB, навыки использования с EFB также оцениваются в ходе этой проверки. Если проверка проводится в ходе проверки на тренажере, не оборудованном EFB, навыки работы с EFB оцениваются любым другим приемлемым способом.</p>	<p>During the qualification check, the flight crew must demonstrate proficiency sufficient to perform standard procedures. Therefore, if the crew's standard operating procedures include the use of an EFB, EFB proficiency is also assessed during this check. If the check is conducted during a check in a simulator that is not equipped with an EFB, EFB proficiency is assessed by any other appropriate means.</p>
---	--

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	02

5.1.4.3 Квалификационная проверка во время выполнения полета

5.1.4.3 In-flight qualification check

В ходе квалификационной проверки в полете летный экипаж обязан продемонстрировать подготовку, достаточную для выполнения стандартных процедур. Таким образом, если стандартные рабочие процедуры экипажа предусматривают применение EFB, навыки использования EFB также оцениваются в ходе этой проверки.

During the in-flight qualification check, the flight crew must demonstrate sufficient proficiency to perform standard procedures.

Therefore, if the crew's standard operating procedures include the use of an EFB, EFB proficiency is also assessed during this check.

5.1.4.4 Основные навыки, оцениваемые в ходе проверки

5.1.4.4 Key skills assessed during the assessment

- (a) Умение работать со всеми установленными приложениями ПО;
- (b) Выбор и работа с экранами EFB;
- (c) Если установлены приложения для расчета летно-технических характеристик ВС, особое внимание уделяется навыку перекрестной проверки данных ввода и результатов расчета;
- (d) Если установлены приложения с картами/схемами аэродромов, особое внимание уделяется умению проверять актуальность информации и использовать функцию закрепления карты/схемы;
- (e) Если установлено приложение с индикацией движущейся карты, особое внимание уделяется умению сохранять достаточный внешний обзор и не концентрировать все внимание на экране EFB, особенно во время руления;
- (f) Действия в случае отказа компонентов системы EFB, в том числе в случае перегрева аккумуляторов.


- (a) Ability to work with all installed software applications;
- (b) Selecting and working with EFB screens;
- (c) If aircraft performance calculation applications are installed, special attention shall be paid to the skill of cross-checking input data and calculation results;
- (d) If applications with airport maps/diagrams are installed, special attention is paid to the ability to check the relevance of the information and to use the map/diagram pinning function;
- (e) If a moving map display application is installed, particular attention should be paid to maintaining adequate external visibility and not concentrating all attention on the EFB screen, particularly during taxiing;
- (f) Actions in the event of failure of EFB system components, including in the event of battery overheating.

5.2 Изучение различий или ознакомительное обучение

5.2 Learning about differences or familiarization training

Если внедрение в эксплуатацию EFB требует изучения различий или проведения ознакомительного обучения, программа обучения должна включать разделы,

If the introduction of an EFB into service requires learning the differences or conducting familiarization training, the training program should include the sections provided for initial EFB training (see above).

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	02

предусмотренные для первоначального обучения работе с EFB (см. выше).

5.3 Переподготовка (курсы повышения квалификации (КПК)) и проверка знаний по EFB

5.3 Refresher training (advanced training courses (ATC)) and knowledge testing on EFB

5.3.1 Переподготовка

5.3.1 Retraining

Как правило, применение EFB не требует прохождения КПК, при условии, что функции системы регулярно используются при производстве полетов. При этом эксплуатант должен быть заинтересован, чтобы программа ежегодной наземной подготовки и КПК включала изучение стандартных операций EFB.

Если парк ВС включает суда разного типа, а также, если EFB установлены не на всех ВС, должна применяться дополнительная переподготовка. Программа первоначального обучения работе с EFB, разработанная в соответствии с пунктами главы 5.1.3, считается достаточной для данных целей.

5.3.2 Проверка результатов переподготовки (КПК)

5.3.2 Verification of retraining results (CRC)

Проверка после переподготовки (КПК) включает элементы проверки профессиональной подготовки, квалификационной проверки, в том числе в полете.

Основные вопросы описаны в п. 5.1.4.5.

Generally, EFB use does not require a CPD, provided that the system's functions are regularly used in flight operations. However, the operator should be encouraged to ensure that the annual ground training and CPD program includes standard EFB operations.

If the aircraft fleet includes mixed aircraft types, or if EFBs are not installed on all aircraft, additional refresher training should be provided. The initial EFB training program developed in accordance with paragraphs of Chapter 5.1.3 is considered sufficient for these purposes.

The post-refresher training check (PRC) includes elements of professional training check, qualification check, including in-flight check.

The main issues are described in section 5.1.4.5.


5.4 Применение средств обучения

5.4 Use of teaching aids

Если стандартные рабочие процедуры экипажа предусматривают использование EFB, рекомендуется в ходе обучения и итоговой проверки применять EFB. Применяемая EFB настраивается в

If the crew's standard operating procedures include the use of an EFB, it is recommended that the EFB be used during training and final inspection.

The EFB used is configured to suit the specific aircraft.

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	02

соответствии с особенностями конкретного ВС. Это правило применяется к:

- (a) курсам переподготовки эксплуатанта;
- (b) переучиванию/ознакомительному обучению; и
- (c) переподготовке и итоговой проверке.

Если EFB установлена на переносном устройстве без применения встроенных устройств, рекомендовано, чтобы данное устройство было доступно и применимо на всех этапах полета, когда их использование предусмотрено стандартными рабочими процедурами экипажа.

Для всех других типах EFB рекомендуется, чтобы было установлено и применимо EFB на учебном оборудовании (комплексном тренажере FFS) с использованием его на всех этапах полета, когда его использование предусмотрено стандартными рабочими процедурами экипажа. Если учебное оборудование не позволяет установить или использовать EFB, эксплуатант может разработать иные методы, позволяющие достичь того же результата.

Если встроенная EFB входит в перечень оборудования базового типа ВС или его модификации, работа с EFB обязательно включается в программу обучения и проверки при получении или подтверждении квалификационной отметки.

This rule applies to:


- (a) operator refresher courses;
- (b) retraining/introduction training; and
- (c) retraining and final testing.

If an EFB is installed on a portable device without the use of Installed devices, it is recommended that the device be accessible and usable during all phases of flight when its use is included in the crew's standard operating procedures.

For all other EFB types, it is recommended that the EFB be installed and operational on the training equipment (FFS) and used during all phases of flight when its use is included in the crew's standard operating procedures.

If the training equipment does not allow for the installation or use of an EFB, the operator may develop other methods to achieve the same result.

If an integrated EFB is included in the equipment list of the base aircraft type or its modification, operation of the EFB must be included in the training and verification program when receiving or maintaining a rating.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (ЕФВ)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	6
		Редакция Edition	02

ПРИЛОЖЕНИЕ 6 — ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО ПРОГРАММНОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ (ПО)
APPENDIX 6 - SOFTWARE DOCUMENTATION

Эксплуатант должен хранить следующую документацию:

- (a) техническое описание (для начальной оценки и последующих изменений функционала);
- (б) извещение о выпуске новой версии ПО (для начальной версии и всех последующих выпусков) или его аналог;
- (в) техническое описание версии (для начальной версии и всех последующих выпусков);
- (г) отчет о первой проверке (для версий приложений ЕФВ, на которые распространяется контроль качества);
- (д) средство просмотра (для возможности проверки версий ПО и баз данных и обновлений);
- (1) Средства просмотра используют то же ПО, что и приложения бортовых систем; и
- (2) Средства просмотра должны обеспечить проверку пользователю идентичности баз данных бортовых систем перед их загрузкой на борт.

The operator must keep the following documentation:


- (a) technical description (for initial evaluation and subsequent changes to functionality);
- (b) notice of release of a new version of the Software (for the initial version and all subsequent releases) or its equivalent;
- (c) technical description of the version (for the initial version and all subsequent releases);
- (d) First inspection report (for EFB application versions subject to quality control);
- (e) a viewer (to be able to check software and database versions and updates);
- (1) The viewers use the same software as the on-board system applications; and
- (2) Viewing facilities shall ensure that the user checks the identity of the on-board system databases before they are loaded on board.

6.1 Дополнительные требования к приложениям по расчету взлетно-посадочных характеристик ВС, а также расчету массы и центровки
6.1 Additional requirements for takeoff and landing calculation applications characteristics of the aircraft, as well as the calculation of mass and balance

6.1.1 Общие сведения
6.1.1 General information

Программное обеспечение по расчету взлетно-посадочных характеристик, массы и центровки должны работать с актуальными опубликованными данными в РЛЭ или руководствах по летным характеристикам, и выдавать результаты, которые позволят экипажу действовать в соответствии с

Performance, mass, and balance calculation software must operate with current published data in the AFM or performance manuals and produce results that will allow the crew to operate in accordance with the appropriate operating procedures.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	6
		Редакция Edition	02

соответствующими рабочими процедурами. В приложениях могут использоваться алгоритмы и электронные таблицы данных для получения результатов. Допускается интерполяция данных, при этом запрещено выходить за пределы опубликованных данных для ВС.

Если программа разработана для использования эксплуатантом и позволяет работать в соответствии с различными структурами нормативного регулирования и выбирать между нормативными требованиями других органов, такой выбор должен быть защищен и право выбора принадлежит только администратору.

Чтобы защитить информацию от умышленных и случайных изменений, файлы баз данных, используемых при расчете летно-технических характеристик, массы и центровки (базы данных по летно-техническим характеристикам, базы данных аэропортов и пр.) проверяются на целостность программными средствами до начала расчетов. Разрешается выполнять эту проверку однократно, при запуске приложения.

Каждой версии ПО присваивается уникальный номер, по которому и происходит идентификация.

Приложения по расчету летно-технических характеристик, массы и центровки одобряются отдельно для каждой версии ПО и платформы (модели ЭВМ). В приложениях должна сохраняться информация по всем расчетам (данные входные и выходные). Эксплуатант должен разработать и внедрить процедуры по хранению такой информации.

6.1.2 Тестирование

6.1.2 Testing

Тестирование приложений по расчету летно-технических характеристик, массы и центровки на соответствие требованиям должно включать проверку работы ПО в той

Applications may use algorithms and spreadsheets to produce results. Data interpolation is permitted, but must not exceed the published data for the aircraft.

If a program is designed for use by an operator and allows it to operate under different regulatory structures and to choose between the regulatory requirements of other authorities, such choice must be protected and the right of choice must rest solely with the administrator.

To protect information from intentional and accidental changes, the database files used to calculate flight performance, mass and balance (flight performance databases, airport databases, etc.) are checked for integrity by software before calculations begin.


This check may be performed once, when the application is launched.

Each version of the software is assigned a unique number, which is used for identification.

Applications for calculating flight performance, mass and balance are approved separately for each software version and platform (computer model).

In the applications Information on all calculations (input and output data) must be stored. The operator must develop and implement procedures for storing such information.

Testing of applications for calculating flight performance, mass and balance for compliance with requirements should include checking the

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (ЕФВ)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	6
		Редакция Edition	02

его версии, которую предполагается использовать при эксплуатации системы.

Тестирование проводится либо эксплуатантом, либо независимой организацией в соответствии с утвержденной процедурой и распределением ответственности. Тестирование включает проверку операторского интерфейса, испытания на надежность и точность.

Проверка операторского интерфейса должна подтвердить, что приложение защищено от ошибок и экипажем могут быть выявлены ошибки в расчетах в соответствии с предложенными процедурами.

Проверка на надежность должна подтвердить стабильную и последовательную работу приложения в заданных условиях (в том числе ОС и оборудования), т. е. получение одинаковых результатов каждый раз при введении одинаковых параметров.

6.1.2.1 Тестирование на точность

6.1.2.1 Accuracy Testing

Тестирование на точность должно показать правильность показаний летно-технических характеристик ВС, массы и центровки, рассчитанных посредством приложения, по сравнению с аналогичными данными, полученными из РЛЭ и других соответствующих источников. Сравнение результатов проводится отдельно для разных условий (например, для приложений расчета летно-технических характеристик: состояние и уклон ВПП, различные данные о ветре, давлении, различные варианты конфигурации ВС, в том числе и случай отказа с влиянием на летно-технические характеристики и пр.).

В подтверждение приводится достаточное количество результатов сравнительного анализа расчетов, охватывающих весь рабочий диапазон ВС в экстремальных условиях, при нормальных режимах работы и при сбойных ситуациях.

operation of the software in the version that is intended to be used in the operation of the system.

Testing is performed either by the operator or by an independent organization in accordance with an approved procedure and distribution of responsibilities. Testing includes verification of the operator interface, reliability and accuracy tests.


The operator interface test should confirm that the application is error-proof and that calculation errors can be detected by the crew in accordance with the proposed procedures.

Reliability testing should confirm stable and consistent operation of the application under the given conditions (including OS and hardware), i.e. obtaining the same results every time when entering the same parameters.

Accuracy testing should demonstrate the correctness of the aircraft performance, mass and balance data calculated by the application, compared to similar data obtained from the Flight Manual and other relevant sources.

The results are compared separately for different conditions (e.g. for performance calculation applications: runway condition and slope, various wind and pressure data, various aircraft configuration options, including the case of failure with an impact on performance, etc.).

In support of this, a sufficient number of results of comparative analysis of calculations are provided, covering the entire operating range of the aircraft in extreme conditions, under normal operating conditions and in failure situations.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	6
		Редакция Edition	02

Предполагается, что эксплуатант в ходе тестирования будет учитывать достаточное количество различных условий, касающихся разработки ПО и базы данных.

Любые значимые отличия от контрольных величин должны быть исследованы и объяснены. Если расхождения возникли из-за сниженной оценки или допустимых пределов, намеренно введенных в установленные данные, необходимо, чтобы об этом было явно заявлено и было четко обосновано. В любом случае, обязательно должно быть подтверждено соответствие условиям сертификации и правилам эксплуатации.

Метод тестирования должен быть описан. Тестирование может проводиться в автоматическом режиме, если все необходимые данные доступны в электронном формате, но настоятельно рекомендуется провести ручную проверку в дополнение к постоянному контролю функционирования и конструкции тестового оборудования и процедур тестирования. Проверка может проводиться по нескольким сценариям для каждой диаграммы или таблицы контрольных данных, в том числе по оперативному сценарию и по сценарию при превышении допустимых значений.

Проверка обновлений ПО включает, кроме того, не регрессивное тестирование и тестирование всех доработок и изменений.

Помимо этого, эксплуатант проводит тестирование на соответствие требованиям приложений и всех компонентов, необходимых для работы, которые не прошли проверку на предыдущем этапе (например, проверка базы данных аэропорта).

6.1.3 Процедуры

6.1.3 Procedures

Помимо условий раздела 7.6, особое внимание уделяется процедурам экипажа при использовании приложений по расчету летно-

It is assumed that the operator will take into account a sufficient number of different conditions regarding the development of the software and database during testing.

Any significant deviations from the control values must be investigated and explained. If the deviations are due to underestimation or tolerance limits intentionally introduced into the specified data, this must be clearly stated and clearly justified.

In any case, compliance with the certification conditions and operating rules must be demonstrated.


The testing method should be described. Testing can be performed automatically if all necessary data are available in electronic format, but manual verification is strongly recommended in addition to continuous monitoring of the functionality and design of the test equipment and test procedures.

Verification can be performed using several scenarios for each chart or table of control data, including an operational scenario and an overshoot scenario.

Verification of software updates also includes non-regression testing and testing of all improvements and changes.

In addition, the operator conducts compliance testing of applications and all components required for operation that have not been tested in the previous step (e.g. airport database testing).

In addition to the provisions of Section 7.6, special attention is paid to crew procedures when using performance, mass and balance applications:

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	6
		Редакция Edition	02

технических характеристик, массы и центровки:

(a) Процедуры, выполняемые экипажем, должны гарантировать, что расчеты выполняются каждым членом экипажа независимо друг от друга до того, как результаты расчетов будут применены.

(b) Процедуры, выполняемые экипажем, должны гарантировать, что дальнейшему использованию результатов расчетов предшествует перекрестная проверка. При перекрестной проверке используются результаты независимых расчетов (см. выше), совместно с применением тех же данных из других источников, имеющихся на борту.

(c) Процедуры, выполняемые экипажем, должны гарантировать, что дальнейшему использованию результатов расчетов предшествует проверка на суммарную погрешность. В этом случае применяется либо правило приближенного расчета, либо применяются аналогичные данные из других источников, имеющихся на борту.

(d) Процедуры, выполняемые экипажем, должны гарантировать, что в случае потери функциональности EFB из-за отказа отдельного приложения или отказа оборудования, на котором установлено приложение, может быть обеспечен соответствующий уровень безопасности, что должно быть подтверждено системой оценки рисков EFB.

6.1.4 Обучение

6.1.4 Training

Помимо вопросов, затронутых в разделе 3.13, при обучении особое внимание уделяется выполнению всех расчетов летно-технических характеристик в соответствии со стандартными рабочими процедурами экипажа, целью чего является полная независимость расчетов.

Кроме того, при использовании приложения по расчету летно-технических характеристик

(a) The procedures followed by the crew shall ensure that calculations are performed by each crew member independently of each other before the results of the calculations are applied.


(b) The procedures followed by the crew shall ensure that the results of the calculations are cross-checked before further use is made. The cross-checking shall use the results of independent calculations (see above) together with the use of the same data from other sources available on board.

(c) The procedures followed by the crew shall ensure that the results of the calculations are checked for the total error before further use is made. In this case, either the rule of thumb shall be applied or similar data from other sources available on board shall be used.

(d) The procedures performed by the crew must ensure that in the event of loss of EFB functionality due to failure of an individual application or failure of the hardware on which the application is installed, an adequate level of safety can be ensured, as supported by the EFB risk assessment system.

In addition to the issues covered in Section 3.13, training shall emphasize the performance of all calculations in accordance with the crew's standard operating procedures, with the goal of achieving complete independence of calculations.

Additionally, when using a performance calculation application to optimize under different

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	6
		Редакция Edition	02

с целью оптимизации при разных условиях экипаж может столкнуться с новыми процедурами при различном поведении ВС (например, использование различного положения закрылков при взлете). Программа обучения должна быть разработана с учетом вышесказанного.

Если приложение позволяет получать как расчетные (с учетом коэффициентов, нормативов) данные, так и другие результаты, обучение должно уделять особое внимание особенностям таких результатов.

Экипаж должен быть обучен определять и учитывать эксплуатационные погрешности (в зависимости от репрезентативности расчетов).

Кроме того, во время обучения рассматриваются такие вопросы, как идентификация и анализ установочных значений (если имеются), а также предположения о статусе ВС или условиях внешних факторов, которые выполняются приложением.

6.1.5 Дополнительные замечания по приложениям для расчета массы и центровки **6.1.5 Additional notes on mass and balance calculation applications**

Базовые данные используемые в приложениях по расчету массы и центровки, должны быть введены только администратором EFB или поставщиком ПО от имени администратора.

Масса и соответствующей ей центр тяжести выводится не только в числовом, но и в графическом формате.

conditions, the crew may encounter new procedures for different aircraft behavior (e.g., using different flap settings during takeoff). The training program should be designed with this in mind.


If the application allows obtaining both calculated (taking into account coefficients, standards) data and other results, training should pay special attention to the features of such results.

The crew must be trained to identify and take into account operational errors (depending on the representativeness of the calculations).

In addition, training covers issues such as identification and analysis of setpoints (if any), as well as assumptions about aircraft status or external factor conditions that are implemented by the application.

The base data used in mass and balance calculation applications should only be entered by the EFB administrator or the software vendor on behalf of the administrator.

The mass and the corresponding center of gravity are displayed not only in numerical but also in graphical format.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	7
		Редакция Edition	02

ПРИЛОЖЕНИЕ 7 — РУКОВОДСТВО ПО EFB

APPENDIX 7 - EFB MANUAL

Ниже приводится перечень стандартных разделов руководства по EFB, которое может быть частью Руководства по производству полетов (РПП). Предложенный вариант содержания весьма объемный и носит рекомендательный характер, поэтому содержание Руководства может быть адаптировано в соответствии с использованием конкретной системы EFB, а также с учетом сложности и масштабности деятельности эксплуатанта.

Руководство по EFB

Стандартное содержание

- 1. Лист регистрации изменений**
- 2. Перечень действующих страниц или параграфов**
- 3. Оглавление**
- 4. Введение**
 - Термины и сокращения
 - Общие принципы, условия работы и потоки данных EFB
 - Архитектура EFB
 - Ограничения EFB
 - Описание оборудования
 - Описание операционной системы
 - Подробное описание ПО EFB
 - Индивидуальная настройка приложений EFB
 - Управление данными:
 - Администрирование данных
 - Организация и порядок действий
 - Загрузка данных
 - Механизм обновления данных
 - Порядок одобрения
 - Публикация и передача данных
 - Индивидуальные настройки


Below is a list of typical sections of an EFB manual that may be part of the Flight Operations Manual (FOM).

The proposed content is very extensive and is advisory in nature, so the content of the Manual can be adapted in accordance with the use of a specific EFB system, as well as the complexity and scale of the operator's activities.

EFB Manual

Standard Content

- 1. Record of Revisions**
- 2. List of Effective Pages or Paragraphs**
- 3. Table of Contents**
- 4. Introduction**
 - Terms and Abbreviations
 - General Principles, Operating Conditions, and EFB Data Flow
 - EFB Architecture
 - EFB Limitations
 - Hardware Description
 - Operating System Description
 - Detailed Description of EFB Software
 - Customization of EFB Applications
 - Data Management:
 - Data Administration
 - Organization and Workflow
 - Data Loading
 - Data Update Mechanism
 - Approval Process
 - Data Publication and Distribution
 - User-Specific Settings
 - Managing the Operator's Internal

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	7
		Редакция Edition	02

- Как управлять внутренней документацией эксплуатанта
- Управление данными аэропорта
- Обозначение авиапарка
- Создание данных
- навигация и индивидуальные настройки

5. Конфигурация оборудования и управление операционной системой

- Назначение и область применения
- Описание процессов:
- Конфигурация оборудования и учет по идентификационному номеру
- Конфигурация и контроль операционной системы
- Контроль доступа
- Техобслуживание оборудования
- Обновление операционной системы
- Обязанности и ответственность
- Ведение отчетности
- Справочная документация

6. Конфигурация и контроль программного обеспечения

- Назначение и область применения
- Описание процессов:
- Учет по идентификационному номеру
- Управление конфигурацией ПО
- Порядок обновления приложений
- Обязанности и ответственность
- Ведение отчетности
- Справочная документация

7. Летный экипаж

- Обучение
- Рабочие процедуры (в штатных, нештатных и аварийных ситуациях)

8. Особенности техобслуживания

9. Политика безопасности EFB

- Процедуры по безопасности

Documentation

- Airport Data Management
- Fleet Identification
- Data Creation
- Navigation and Custom Settings

5. Hardware Configuration and Operating System Management

- Purpose and Scope
- Process Description:
 - Hardware Configuration and Identification Tracking
 - Operating System Configuration and Monitoring
 - Access Control
 - Hardware Maintenance
 - Operating System Update
 - Duties and Responsibilities
 - Reporting Procedures
 - Reference Documentation

6. Software Configuration and Control

- Purpose and Scope
- Process Description:
 - Identification Tracking
 - Software Configuration Management
 - Application Update Procedures
 - Duties and Responsibilities
 - Reporting Procedures
 - Reference Documentation


7. Flight Crew

- Training
- Operating Procedures (Normal, Abnormal, and Emergency Conditions)

8. Maintenance Considerations

9. EFB Security Policy

- Security Procedures

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	8
		Редакция Edition	02

ПРИЛОЖЕНИЕ 8 — ИНДИКАЦИЯ ДВИЖУЩЕЙСЯ КАРТЫ АЭРОПОРТА (AMMD) С УКАЗАНИЕМ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ ВС

APPENDIX 8 — AIRPORT MOVING MAP DISPLAY (AMMD) WITH AIRCRAFT POSITION INDICATION

8.1 Общая информация

8.1 General Information

8.1.1 Введение

8.1.1 Introduction

Данное приложение содержит инструкции по обоснованию безопасного эксплуатационного использования приложения AMMD, как ПО типа В, установленного на EFB.

Установлено, что AMMD помогает пилоту определить местоположение ВС в зоне маневрирования аэропорта.

8.1.2 Условия по использованию AMMD

8.1.2 Conditions for the Use of AMMD

Приложение AMMD не должно использоваться, как основное средство ориентирования во время руления и используется только совместно с другими средствами и процедурами, установленных порядком эксплуатации, - см. п. 8.3.

Примечание: При использовании AMMD, основным средством ориентирования во время руления по-прежнему является использование стандартных процедур, в том числе за счет прямого обзора из кабины пилота.

Таким образом, приложение AMMD с отображением местоположения ВС считается малозначимым для безопасности, поскольку неисправности, приводящие к ошибочному позиционированию ВС, а также полный отказ приложения классифицируются как «не влияющие на безопасность».

8.2 Одобрение AMMD для EFB


8.2 Approval of AMMD for EFB

This appendix provides guidance for substantiating the safe operational use of the AMMD application as a Type B software installed on an EFB. It has been established that the AMMD assists the pilot in determining the aircraft's position on the airport movement area.

The AMMD application must not be used as the primary means of navigation during taxiing and is to be used only in conjunction with other means and procedures established by the operations manual — see section 8.3.

Note: When using the AMMD, the primary means of navigation during taxiing remains the use of standard procedures, including direct visual observation from the flight deck.

Thus, the AMMD application displaying the aircraft's position is considered to have minor significance for safety, since failures leading to incorrect aircraft positioning, as well as complete application failure, are classified as “not safety affecting.”

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	8
		Редакция Edition	02

8.2.1 Минимальные требования

8.2.1 Minimum Requirements

Разрешается использовать АММД, соответствующее требованиям по применению или аналогичным требованиям других стандартов и обладающие следующими признаками:

(a) Система позволяет просмотреть номер версии установленного ПО.

(b) Система позволяет загрузить обновленную информацию по картам/схемам аэропортов и предоставляет экипажу информацию о периоде действия базы данных. Экипаж должен иметь возможность легко проверить период действия имеющейся на борту базы данных с картами/схемами. Приложение должно оповещать об истечении срока действий базы данных АММД.

(c) Должна быть определена и указана точность всей системы в целом, не превышающая 50 м (95%).

Примечание: Для выполнения этого требования достаточно использование GPS-датчика при применении средней точности базы данных, имеющих одобрение летной годности.

(d) Система автоматически отключает показ местоположения ВС после взлета (используя, например, вес, нагрузку на шасси ВС или контроль скорости), а также в том случае, если недостоверность расчетного положения превышает максимально допустимое значение.

(e) Рекомендовано, чтобы в случае отказа либо неисправности АММД из-за повреждения памяти, «зависания» системы, скрытого отказа и пр., АММД обнаруживал и оповещал экипаж о возникшем сбое и полностью отключал отображение местоположения ВС.

(f) Соответствие требованиям к качеству базы данных АММД.

The use of AMMD is permitted if it meets the application requirements or equivalent standards and possesses the following characteristics:

(a) The system allows viewing the version number of the installed software.


(b) The system allows loading updated airport charts/schemes information and provides the crew with the database validity period. The crew must be able to easily verify the validity period of the onboard database with charts/schemes. The application must alert when the AMMD database validity period expires.

(c) The overall system accuracy must be defined and specified, not exceeding 50 m (95%). Note: This requirement can be met by using a GPS sensor with an approved flight-worthy medium accuracy database.

(d) The system automatically disables the aircraft position display after takeoff (using, for example, weight, landing gear load, or speed monitoring), and also if the position estimation unreliability exceeds the maximum allowable value.

(e) It is recommended that, in case of failure or malfunction of the AMMD due to memory damage, system “freezing,” latent failure, etc., the AMMD detects and notifies the crew of the fault and completely disables the aircraft position display.

(f) Compliance with AMMD database quality requirements.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	8
		Редакция Edition	02

8.2.2 Данные, предоставляемые разработчиком ПО AMMD

8.2.2 Data Provided by the AMMD Software Developer

Разработчик ПО AMMD предоставляет эксплуатантам EFB следующую информацию:

- (a) Исполняемая объектная программа на приемлемом носителе;
- (b) Инструкции по установке или их аналог. Инструкции включают:
 - (1) идентификация каждой целевой платформы EFB (в том числе оборудования и версии ОС), совместимой с приложением AMMD и базой данных;
 - (2) порядок установки и ограничения AMMD для каждой применимой платформы, например, требования к компьютерным ресурсам (размер памяти и пр.), гарантирующие нормальную работу установленного и интегрированного в систему AMMD;
 - (3) описание интерфейса, включая требования к внешним датчикам, от которых поступают данные; и
 - (4) средства подтверждения интеграции AMMD в систему, в том числе выявление дополнительных действий, которые должен выполнить оператор EFB, чтобы убедиться в намеченном функционировании AMMD, такое как проверка на борту ВС.
- (c) Все ограничения AMMD и известные особенности установки, эксплуатации, функционирования AMMD, его эксплуатационные характеристики.

8.2.3 Установка ПО AMMD в EFB

8.2.3 Installation of AMMD Software on EFB

Эксплуатант должен изучить документы и информацию, полученные от разработчика AMMD, и гарантировать выполнение требований по установке ПО AMMD на определенную платформу EFB и ВС.

Для этого требуются следующие действия:

- (a) Подтверждается совместимость ПО и базы данных AMMD с платформой EFB, в том


The AMMD software developer shall provide EFB operators with the following information:

- (a) The executable object program on an acceptable medium;
- (b) Installation instructions or equivalent documentation. The instructions shall include:
 - (1) Identification of each target EFB platform (including hardware and OS version) compatible with the AMMD application and its database;
 - (2) The installation procedure and limitations of AMMD for each applicable platform, such as requirements for computing resources (memory size, etc.) ensuring proper operation of the installed and integrated AMMD;
 - (3) A description of the interface, including requirements for external sensors from which data is received; and
 - (4) Means of confirming AMMD integration into the system, including identification of additional actions the EFB operator must take to verify the intended AMMD functionality, such as onboard verification on the aircraft.
- (c) All AMMD limitations and known characteristics related to installation, operation, and performance of AMMD.

The operator shall review the documents and information provided by the AMMD software developer and ensure compliance with the requirements for installing the AMMD software on the specified EFB platform and aircraft.

The following actions are required:

- (a) Compatibility of the AMMD software and database with the EFB platform is confirmed,

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	8
		Редакция Edition	02

числе проверяется совместимость АММД с другим ПО EFB типов А и В, размещенным на той же платформе. Выполняются инструкции по установке, полученные от разработчика ПО.

(b) Подтверждается выполнение всех условий по установке, допускам, ограничениям и требованиям к АММД, перечисленных в полученной от разработчика ПО АММД документации (см. п. 8.2.2).

(c) Выполняются все проверочные действия, оговоренные разработчиком ПО АММД, при необходимости выполняются действия по интеграции приложения в систему.

(d) Подтверждается совместимость с требованиями к данным, предоставляемых от других установленных систем, таких как, датчик GNSS и допустимые задержки.

including verification of compatibility between АММД and other EFB software applications of Types A and B installed on the same platform. Installation instructions provided by the software developer must be followed.

(b) Compliance with all installation conditions, tolerances, limitations, and requirements for АММД, as specified in the documentation received from the АММД software developer (see para. 8.2.2), is confirmed.

(c) All verification actions specified by the АММД software developer are carried out, and, if necessary, integration actions for the application into the system are performed.

(d) Compatibility with data requirements from other installed systems, such as GNSS sensors and permissible delays, is confirmed.

8.3 Концепция деятельности 8.3 Concept of Operations

Концепция включает, в том числе:

- (a) опытную эксплуатацию, включая подтверждение эффективности;
- (b) управление обновлениями;
- (c) обеспечение качества;
- (d) применение NOTAM; и
- (e) предоставление действующих карт и схем, необходимых для планируемой эксплуатации ВС.

Изменения в эксплуатационных характеристиках ВС (напр. рабочие процедуры экипажа и пр.) должным образом указываются в Руководстве по производству полетов или других руководствах, в зависимости что применяется. В частности, обязательно включается следующий текст:


Приложение EFB с индикацией движущейся карты аэропорта (АММД) с указанием местоположения ВС разработано для улучшения позиционной ориентированности

The concept includes, but is not limited to:

- (a) operational evaluation, including verification of effectiveness;
- (b) update management;
- (c) quality assurance;
- (d) application of NOTAMs; and
- (e) provision of current charts and diagrams required for the intended aircraft operation.

Changes in aircraft operational characteristics (e.g., crew operating procedures, etc.) must be appropriately documented in the Operations Manual or other applicable manuals, as appropriate. In particular, the following text must be included:

The EFB application with airport moving map display (АММД) indicating the aircraft position is designed to enhance pilots' positional

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	8
		Редакция Edition	02

пилотов, а также для помощи в ориентировании пилотов на местности во время руления по аэродрому. АММД не должно использоваться, как основное средство для наземного маневрирования. Приложение предназначено только для использования на земле.

8.4 Требования к обучению

Эксплуатант может использовать рабочие процедуры экипажа для снижения степени опасности.

Процедуры включают ограниченное использование АММД. Так как АММД может быть причиной концентрирования внимания на экране, а процедурные ограничения являются ключевым компонентом для снижения опасности, то обучение должно проводиться в соответствии с данным использованием АММД.

Обучение экипажей должно включать все любые предупреждающие действия по снижению степени опасности, предписанные рабочими процедурами экипажа. Обучение работе с АММД должно быть включено в общую программу обучения EFB (см. Приложение 5).

8.5 Изменения

Когда эксплуатант, уже имеющий одобрение на использование конкретных приложений EFB типа В, вносит изменения в свою систему EFB, ими следует управлять в соответствии со следующими критериями.

Те изменения, которые:

- а) не приводят к изменению аппаратной части, которое потребовало бы повторной оценки НМІ и аспектов человеческого фактора;
- б) не вносят изменений в алгоритмы расчётов приложения EFB типа В;

awareness and assist pilots in situational awareness during taxiing on the airfield.

The AMMD is not intended to be used as the primary means for ground maneuvering. The application is intended for ground use only.

8.4 Training Requirements

The operator may use crew procedures to mitigate hazards.

The procedures include limited use of AMMD. Since AMMD can cause attention to be focused on the screen, and procedural limitations are a key component for hazard mitigation, training must be conducted in accordance with this AMMD usage. Crew training should include all warning actions prescribed by the crew procedures to reduce hazards.

Training on the use of AMMD must be included in the overall EFB training program (see Appendix 5).

8.5 Changes

When an operator, already holding an approval for the use of specific Type B EFB applications, introduces changes to its EFB system, these changes shall be managed in accordance with the following criteria.

Those changes which:

- a) do not result in a hardware change that would require a re-evaluation of the HMI (Human-Machine Interface) and human factors aspects;
- b) do not introduce changes to the calculation algorithms of the Type B EFB application;

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	8
		Редакция Edition	02

с) не вносят изменений в НМІ приложения EFB типа В, требующих изменения программы подготовки лётного экипажа или эксплуатационных процедур;

д) вводят новое приложение EFB типа А либо модифицируют существующее (при условии, что его классификация программного обеспечения остаётся типом А);

е) не вводят какую-либо дополнительную функциональность в существующее приложение EFB типа В; или

ф) обновляют существующую базу данных, необходимую для использования существующего приложения EFB типа В, могут внедряться эксплуатантом без необходимости их одобрения ОГА.

О таких изменениях следует уведомлять ОГА, а их внедрение должно осуществляться в соответствии с одобренной процедурой эксплуатанта по управлению изменениями, не требующими предварительного одобрения.


с) do not introduce changes to the HMI of the Type В EFB application that would necessitate modifications to the flight crew training program or operational procedures;

д) introduce a new Type А EFB application or modify an existing one (provided its software classification remains Type А);

е) do not introduce any additional functionality to an existing Type В EFB application; or

ф) update an existing database required for the use of an existing Type В EFB application, may be implemented by the operator without the need for SCAA approval.

Such changes shall be notified to the SCAA, and their implementation must be carried out in accordance with the operator's approved procedure for managing changes that do not require prior approval.

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	9
		Редакция Edition	02

**ПРИЛОЖЕНИЕ 9 — ОБРАЗЕЦ ИТОГОВОГО ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО ОТЧЕТА.
APPENDIX 9 — SAMPLE FINAL OPERATIONAL REPORT.**

Описание системы и классификация EFB

- Общее описание системы EFB
- Внедряемая система EFB (оборудование и программное обеспечение) (параграф 1.1)

Программное обеспечение (ПО)

- Перечень установленного ПО типа А (п.1.2.1)
- Перечень установленного ПО типа В (п. 1.2.2)
- Перечень установленного вспомогательного ПО (не относящегося к EFB) (п. 2.2.2.3)

Оборудование (необходимая информация или ссылки)

Для переносных EFB, не использующих встроенные устройства:

- Выполнение требований по электромагнитным помехам (п. 2.2.1.1)
- Выполнение требований к литиевым аккумуляторным батареям (п. 2.2.1.2)
- Выполнение требований по разгерметизации (п. 2.2.1.4)
- Описание источников питания (п. 2.2.1.3)

Для переносных EFB, использующих встроенные устройства:

- Подтверждение одобрения летной годности крепежного устройства (п. 2.1.1.1.1)
- Описание местоположения экрана EFB (п. 2.1.1.1.2)
- Описание использования встроенных устройств (п. 2.1.1.1)
- Выполнение требований по электромагнитным помехам (п. 2.2.1.1)
- Выполнение требований к литиевым аккумуляторным батареям (п. 2.2.1.2)
- Выполнение требований по разгерметизации (п. 2.2.1.4)

Description of the system and classification of EFB

- General description of the EFB system
- Implemented EFB system (hardware and software) (paragraph 1.1)

Software (SW)

- List of installed Type A software (item 1.2.1)
- List of installed Type B software (item 1.2.2)
- List of installed auxiliary software (not related to EFB) (item 2.2.2.3)


Hardware (required information or references)

For portable EFBs not using built-in devices:

- Compliance with electromagnetic interference requirements (item 2.2.1.1)
- Compliance with lithium battery requirements (item 2.2.1.2)
- Compliance with decompression requirements (item 2.2.1.4)
- Description of power sources (item 2.2.1.3)

For portable EFBs using built-in devices:

- Confirmation of airworthiness approval of mounting device (item 2.1.1.1.1)
- Description of EFB display location (item 2.1.1.1.2)
- Description of use of built-in devices (item 2.1.1.1)
- Compliance with electromagnetic interference requirements (item 2.2.1.1)
- Compliance with lithium battery requirements (item 2.2.1.2)
- Compliance with decompression requirements (item 2.2.1.4)

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	9
		Редакция Edition	02

- Описание источников питания (п. 2.1.1.1.3)
 - Описание передачи данных (п. 2.1.1.1.4)
- Для встроенных EFB:
- Подтверждение одобрения летной годности встроенного оборудования (п. 2.1.1.2)

Сертификационная документация

- Ограничения, указанные в РЛЭ ВС (п. 2.1.2.1)
- Руководство для разработчиков ПО EFB (п. 2.1.2.2)
- Руководство для разработчиков системы EFB (п. 2.1.2.3)

Особенности приложения для расчета летно-технических характеристик

- Порядок проверки и подтверждения данных летно-технических характеристик (п. 3.5)

Эксплуатационная оценка

- Описание оценки рисков EFB (п. 3.2)
- Оценка операторского интерфейса ПО типов А и В (п. 3.4)
- Описание рабочих процедур экипажа (п. 3.6)
 - Процедуры по использованию EFB совместно с другими системами кабины экипажа (п. 3.2.1)
 - Оповещение экипажа о внесении изменений в ПО/базу данных (п. 3.2.2)
 - Процедуры по снижению и/или контролю рабочей нагрузки (п. 3.6.3)
 - Обязанности экипажа по выполнению расчетов летно-технических характеристик (п. 3.6.4)
- Описание контроля за соответствием EFB требованиям (п. 3.7)
- Система безопасности EFB (п. 3.8)
- Описание процедур администрирования EFB, включая руководство по использованию EFB (п. 3.10 и п. 3.10.1)
- Описание процедуры по использованию электронной подписи (п. 3.9)

- Description of power sources (item 2.1.1.1.3)
 - Description of data transmission (item 2.1.1.1.4)
- For built-in EFBs:
- Confirmation of airworthiness approval of built-in equipment (item 2.1.1.2)

Certification documentation


- Limitations stated in the aircraft flight manual (item 2.1.2.1)
- Guidance for EFB software developers (item 2.1.2.2)
- Guidance for EFB system developers (item 2.1.2.3)

Features of the performance calculation application


- Procedure for verification and validation of performance data (item 3.5)

Operational Assessment

- Description of EFB risk assessment (item 3.2)
- Evaluation of the user interface of Type A and B software (item 3.4)
- Description of flight crew operating procedures (item 3.6)
 - Procedures for using the EFB in conjunction with other cockpit systems (item 3.2.1)
 - Crew notification of changes to software/database (item 3.2.2)
 - Procedures to reduce and/or control workload (item 3.6.3)
- Crew responsibilities for performing flight performance calculations (item 3.6.4)
- Description of compliance monitoring for EFB requirements (item 3.7)
- EFB safety system (item 3.8)
- Description of EFB administration procedures, including the EFB user manual (items 3.10 and 3.10.1)
- Description of the electronic signature usage procedure (item 3.9)

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	9
		Редакция Edition	02


- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Описание системы текущего техобслуживания EFB (п. 3.11) • Описание обучения экипажей (п. 3.12): <ul style="list-style-type: none"> - Первоначальное обучение - Ознакомительное обучение - Переподготовка (КПК) • Отчет об эксплуатационной оценке (п. 3.13): <ul style="list-style-type: none"> - Предложения по резервированию информации на бумажных носителях на начальных этапах работы системы (п. 3.13.1) - Предложения по использованию системы без резервирования информации на бумажных носителях (п. 3.13.2) • Описание платформы / оборудования EFB; • Описание всех приложений ПО, подлежащих оценке (см. Приложение 6); • Сводные результаты оценки рисков по каждому приложению и применяемые меры по снижению рисков; • Оценка человеческого фактора для системы EFB в целом, операторского интерфейса и всех приложений ПО; <ul style="list-style-type: none"> - Рабочая нагрузка при пилотировании одним пилотом и экипажем - Размеры, разрешение и читаемость символов и текстов - Для индикации аэронавигационных карт/схем: доступность необходимых карт/схем, доступность информации на картах/схемах, группировка данных, общая компоновка, ориентирование (ориентирована относительно направления полета или направления на север), отображение данных о масштабе • Обучение эксплуатантом; • Квалификация администратора EFB. | <ul style="list-style-type: none"> • Description of the EFB ongoing maintenance system (item 3.11) • Description of crew training (item 3.12): <ul style="list-style-type: none"> - Initial training - Familiarization training - Recurrent training (RT) • Operational assessment report (item 3.13): <ul style="list-style-type: none"> - Recommendations for paper-based data backup during initial system operation (item 3.13.1) - Recommendations for system use without paper-based data backup (item 3.13.2) • Description of the EFB platform/hardware; • Description of all software applications subject to assessment (see Appendix 6); • Summary of risk assessment results for each application and applied risk mitigation measures; • Human factors assessment for the overall EFB system, user interface, and all software applications; <ul style="list-style-type: none"> - Workload during single-pilot and multi-pilot operations - Size, resolution, and legibility of symbols and text - For the display of aeronautical charts/diagrams: availability of required charts/diagrams, availability of information on the charts/diagrams, data grouping, overall layout, orientation (track-up or north-up), scale information display • Operator training • EFB administrator qualification |
|--|---|

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


Приложение 10
Appendix 10

Контрольная карта для утверждения EFB
Checklist for EFB Approval

Наименование эксплуатанта: <i>Name of the air operator</i>			
Тип воздушного судна: <i>Aircraft Model</i>		Регистрационные знаки воздушного судна: <i>Aircraft Registration Marks</i>	
Тип EFB:	Класс оборудования: <i>Hardware class:</i>	<input type="checkbox"/> Портативный <input type="checkbox"/> Установленный	
	Классификация программного обеспечения: <i>Software classification</i>	<input type="checkbox"/> Тип А <i>Type A</i>	<input type="checkbox"/> Тип В <i>Type B</i>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02

<p>Цель использования EFB</p> <p><i>EFB intended use</i></p>	<p><input type="checkbox"/> Программы для просмотра документов, которые отображают руководства, дополнительную информацию и бланки, обязательные к наличию [на борту] согласно правилам и необходимые для безопасной эксплуатации воздушного судна.</p> <p>Document browsers that display the manuals and additional information and forms required to be carried by regulations and that are necessary for the safe operation of the aircraft.</p> <p><input type="checkbox"/> Приложения электронных аэронавигационных карт, включая карты маршрутов, зон, заходов на посадку и поверхности аэропортов.</p> <p>Electronic aeronautical chart applications including en-route, area, approach, and airport surface maps</p> <p><input type="checkbox"/> Приложения дисплея с движущейся картой аэропорта (AMMD)</p> <p>Airport moving map display (AMMD) applications</p> <p><input type="checkbox"/> Приложения, которые используют связь аэронавигационного оперативного управления (АОС) для сбора, обработки и последующего распространения эксплуатационных данных.</p> <p>Applications that make use of the aeronautical operational control (AOC) communications to collect, process and then disseminate operational data</p> <p><input type="checkbox"/> Приложения для расчета летно-технических характеристик воздушного судна, которые используют алгоритмические данные или выполняют вычисления с использованием программных алгоритмов для предоставления данных о характеристиках ВС.</p> <p>Aircraft performance calculation applications that use algorithmic data or that perform calculations using software algorithms to provide aircraft performance data</p> <p><input type="checkbox"/> Приложения для расчета массы и центровки, используемые для определения массы и центра тяжести воздушного судна, а также для определения того, что загрузка и ее распределение таковы, что ограничения массы и балансировки воздушного судна не превышены.</p> <p>Mass and balance calculation applications used to establish the mass and centre of gravity of the aircraft and to determine that the load and its distribution are such that the mass and balance limits of the aircraft are not exceeded</p> <p><input type="checkbox"/> Приложения, предоставляющие информацию о погоде в полете.</p>
---	---


	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02

	Applications providing in-flight weather information
--	--

№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
1	Эксплуатационная оценка (тест) Operational evaluation test	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2	<p>Эксплуатант должен провести эксплуатационную оценку (тест), которая должна позволить проверить, что соответствующие требования EFB были выполнены до принятия окончательного решения об эксплуатационном использовании EFB.</p> <p>The operator should perform an operational evaluation test which should enable verification that the relevant requirements of EFB have been satisfied before a final decision is made on the operational use of the EFB.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2	Эксплуатант должен уведомить ОГА о намерении провести эксплуатационную оценку (тест), предоставив план, который должен содержать как минимум следующую информацию:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>(1) дата начала теста;</p> <p>(2) продолжительность теста;</p> <p>(3) задействованные воздушные суда;</p> <p>(4) аппаратное и программное обеспечение EFB, включая данные о версиях;</p> <p>(5) руководство по политике и процедурам EFB;</p> <p>(6) оценка рисков EFB; и</p> <p>(7) для приложений EFB типа В, заменяющих бумажную документацию без первоначального сохранения бумажных копий, а также для приложений типа В, не заменяющих бумажную документацию:</p> <p>(i) программа сессии линейно-ориентированной летной подготовки на тренажере (LOFT) для проверки использования EFB в эксплуатационных условиях;</p> <p>(ii) предлагаемый график, позволяющий ОГА наблюдать за использованием приложения EFB в реальных полетах.</p> <p>The operator should notify SCAA of its intention to perform an operational evaluation test by providing a plan, which should contains at least the following information:</p> <p>(1) the starting date of the operational evaluation test;</p>			

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	(2) the duration of the operational evaluation test; (3) the aircraft involved; (4) the EFB hardware and software including version details; (5) the EFB policy and procedure manual; (6) their EFB risk assessment; and (7) for type B EFB applications that replace the paper documentation without initial retention of a paper backup, and type B EFB applications that do not replace the paper documentation: (i) a simulator line-oriented flight training (LOFT) session programme to verify the use of the EFB under operational conditions including normal, abnormal, and emergency conditions; and (ii) a proposed schedule to allow the SCAA to observe the EFB application use in actual flight operations.			
1.3	Тест эксплуатационной оценки должен состоять из периода проверки в условиях эксплуатации стандартной продолжительностью 6 месяцев. Сокращенная продолжительность может быть рассмотрена после учета следующих критериев: (1) предыдущий опыт эксплуатанта работы с EFB; (2) большое количество ежемесячно выполняемых рейсов; (3) предполагаемое использование системы EFB;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>(4) меры по снижению рисков, определенные эксплуатантом.</p> <p><i>The operational evaluation test should consist of an in-service proving period with a standard duration of 6 months. A reduced duration may be considered after taking into account the following criteria: (1) the operators previous experience with EFBs; (2) a high number of flights operated monthly; (3) the intended use of the EFB system; and (4) the mitigation means defined by the operator.</i></p> <p>The operational evaluation test should consist of an in-service proving period with a standard duration of 6 months. A reduced duration may be considered after taking into account the following criteria:</p> <p>(1) the operator’s previous experience with EFBs;</p> <p>(2) a high number of flights operated monthly;</p> <p>(3) the intended use of the EFB system; and</p> <p>(4) the mitigation means defined by the operator.</p>			
1.4	<p>Эксплуатант, желающий сократить продолжительность теста эксплуатационной оценки до менее чем 6 месяцев, должен предоставить ОГА соответствующее обоснование в своем плане эксплуатационной оценки.</p> <p>An operator wishing to reduce the duration of the operational evaluation test to less than 6 months should provide its SCAA with the appropriate justification in its operational evaluation plan.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.5	<p>Для всех приложений EFB типа В период проверки должен показать, что:</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>(1) члены летного экипажа способны управлять приложениями EFB;</p> <p>(2) процедуры администрирования эксплуатанта внедрены и функционируют корректно;</p> <p>(3) эксплуатант имеет возможность своевременно обновлять приложения на EFB в тех случаях, когда используется база данных;</p> <p>(4) внедрение EFB не влияет негативно на рабочие процедуры эксплуатанта;</p> <p>(5) для системы, включающей несертифицированные элементы, система работает правильно и надежно;</p> <p>(6) предположения, использованные при оценке рисков, не опровергнуты для предполагаемого вида эксплуатации.</p> <p>For all type B EFB applications, the proving period should show that:</p> <p>(1) the flight crew members are able to operate the EFB applications;</p> <p>(2) the operator's administration procedures are in place and function correctly;</p> <p>(3) the operator is capable of providing timely updates to the applications on the EFB, where a database is involved;</p> <p>(4) the introduction of the EFB does not adversely affect the operator's operating procedures, and that alternative procedures provide an acceptable equivalent if the EFB system is not available;</p>			

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>(5) for a system including uncertified elements, that the system operates correctly and reliably; and</p> <p>(6) the assumptions used for the risk assessment are not disproved for the type of operations intended.</p>			
1.6	<p>В случае картографических приложений или приложений погоды (IFW), отображающих местоположение собственного ВС в полете, проверка в процессе эксплуатации должна подтвердить отсутствие частых потерь позиционирования и оценить возникающую в результате рабочую нагрузку на экипаж.</p> <p>In the case of charts or in-flight weather (IFW) applications displaying the own-ship position in flight, the in-service proving should allow to confirm the absence of frequent losses of position and to assess the resulting workload for the flight crew.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.7	<p>Окончательный эксплуатационный отчет</p> <p>Final operational report</p> <p>Эксплуатант должен составить и сохранить окончательный эксплуатационный отчет, в котором обобщаются все выполненные действия и использованные методы соответствия, поддерживающие эксплуатационное использование системы EFB.</p> <p>The operator should produce and retain a final operational report, that summarises all the activities performed and the means of compliance that were used, supporting the operational use of the EFB system.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Оценка рисков			

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	Risk assessment			
2.1	<p>До использования любой системы EFB эксплуатант должен провести оценку рисков для всех приложений EFB типа B и связанного аппаратного обеспечения EFB в рамках своего процесса идентификации опасностей и управления рисками.</p> <p>Prior to the use of any EFB system, the operator should perform a risk assessment for all type B EFB applications and for the related EFB hardware, as part of its hazard identification and risk management process.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.2	<p>Если эксплуатант использует оценку рисков, разработанную разработчиком программного обеспечения, эксплуатант должен убедиться, что его специфика эксплуатационной среды принята во внимание.</p> <p>If an operator makes use of a risk assessment established by the software developer, the operator should ensure that its specific operational environment is taken into account.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.3	<p>Оценка рисков должна:</p> <p>(1) оценивать риски, связанные с использованием EFB;</p> <p>(2) выявлять потенциальные потери функций или неисправности и связанные с ними сценарии отказов;</p> <p>(3) анализировать эксплуатационные последствия;</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>(4) устанавливать меры по смягчению;</p> <p>(5) гарантировать, что система EFB достигает как минимум того же уровня доступности, удобства и надежности, что и средства представления, которые она заменяет.</p> <p>The risk assessment should:</p> <p>(1) evaluate the risks associated with the use of an EFB;</p> <p>(2) identify potential losses of function or malfunction (with detected and undetected erroneous outputs) and the associated failure scenarios;</p> <p>(3) analyse the operational consequences of these failure scenarios;</p> <p>(4) establish mitigating measures; and</p> <p>(5) ensure that the EFB system achieves at least the same level of accessibility, usability, and reliability as the means of presentation it replaces.</p>			
2.4	<p>При рассмотрении доступности, удобства использования и надежности системы EFB эксплуатант должен гарантировать, что отказ всей системы EFB, а также отдельных приложений, включая повреждение или потерю данных, был оценен, и риски были снижены до приемлемого уровня.</p> <p>In considering the accessibility, usability, and reliability of the EFB system, the operator should ensure that the failure of the complete EFB system, as well as of individual applications, including corruption or loss of data, and erroneously displayed information, has been assessed and that the risks have been mitigated to an acceptable level.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
2.5	<p>оценка рисков должна быть определена до начала испытательного периода и, при необходимости, соответствующим образом скорректирована по его окончании. Результаты испытаний должны определять конфигурацию и порядок использования системы. После получения эксплуатантом одобрения на использование соответствующих приложений EFB, он должен обеспечивать актуальность и регулярный пересмотр соответствующей оценки рисков</p> <p>This risk assessment should be defined before the beginning of the trial period and should be amended accordingly, if necessary, at the end of this trial period. The results of the trial should establish the configuration and use of the system. Once the operator has been granted the operational approval for the use of the related EFB applications, it should ensure that the related risk assessment is maintained and kept up to date.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.6	<p>Если система EFB вводится параллельно с бумажной системой, необходимо учитывать только те сбои, которые не могут быть смягчены использованием бумажной системы. Во всех остальных случаях должна быть проведена полная оценка рисков.</p> <p>When the EFB system is intended to be introduced alongside a paper-based system, only the failures that would not be mitigated by the use of the paper-based system need to be addressed.</p> <p>In all other cases, and especially when an accelerated introduction with a reduced trial period or a paperless use of a new EFB system is intended, a complete risk assessment should be performed.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.7	<p>Анализ мер по снижению рисков, связанных с различными ошибками ввода со стороны экипажа, должен охватывать как минимум следующие пункты:</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>(1) Минимизация необнаруженных ошибочных данных на выходе приложений и оценка наилучшего вероятного сценария;</p> <p>(2) Ошибочные выходные данные программного приложения;</p> <p>(3) Предварительные (входящие) процессы, включая:</p> <p>(i) надежность исходных данных, используемых в приложениях (например, квалифицированные входные данные, такие как базы данных, подготовленные в соответствии со стандартом ED-76/DO-200A "Стандарты обработки аэронавигационных данных");</p> <p>(ii) проверки валидации и верификации программного приложения в соответствии с применимыми отраслевыми стандартами (если применимо); и</p> <p>(iii) независимость компонентов программного обеспечения приложений, например, надежное разделение (partitioning) между приложениями EFB и другим сертифицированным программным обеспечением летной годности;</p> <p>(4) Описание мер по снижению рисков, которые должны применяться после обнаружения отказа приложения или обнаружения ошибочных данных на выходе;</p> <p>(5) Необходимость доступа к резервному источнику питания для обеспечения доступности программных приложений, особенно если они используются в качестве источника обязательной информации».The analysis of the mitigation means concerning miscellaneous inputs by crew should address at least the following points:</p>			

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>(1) The minimization of undetected erroneous outputs from applications and assessment of the worst credible scenario;</p> <p>(2) Erroneous outputs from the software application</p> <p>(3) Upstream processes including:</p> <p>(i) the reliability of root data used in applications (e.g. qualified input data, such as databases produced under ED-76/DO-200A, ‘Standards for Processing Aeronautical Data’);</p> <p>(ii) the software application validation and verification checks according to relevant industry standards, if applicable; and</p> <p>(iii) the independence between application software components, e.g. robust partitioning between EFB applications and other airworthiness certified software applications;</p> <p>(4) A description of the mitigation means to be used following the detected failure of an application, or of a detected erroneous output;</p> <p>(5) The need for access to an alternate power supply in order to ensure the availability of software applications, especially if they are used as a source of required information.</p>			
3	Оценка человеко-машинного интерфейса (HMI) и учет человеческого фактора Human-machine interface assessment and human factors considerations			

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
3.1	<p>Оценка НМІ является ключевой для определения приемлемых мер смягчения, например: установления процедур для снижения риска ошибок; контроля и смягчения дополнительной рабочей нагрузки, связанной с использованием EFB.</p> <p>The HMI assessment is key to identifying acceptable mitigation means, e.g.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - to establish procedures for reducing the risk of making errors;& - to control and mitigate the additional workload related to EFB use. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.2	<p>Оценка должна проводиться эксплуатантом для каждого вида устройства и приложения, установленного на EFB. Эксплуатант должен оценить интеграцию EFB в среду кабины экипажа, учитывая физическую интеграцию (антропометрия) и когнитивную эргономику (совместимость внешнего вида, рабочие процессы и т.д.).</p> <p>The assessment should be performed by the operator for each kind of device and application installed on the EFB. The operator should assess the integration of the EFB into the flight deck environment, considering both physical integration (e.g. anthropometrics, physical interference, etc.) and cognitive ergonomics (the compatibility of look and feel, workflows, alerting philosophy, etc.).</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Human-machine interface	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Устройства ввода</p> <p>Input devices</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	Согласованность Consistency	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Сообщения и использование цветов Messages and the use of colours	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Системные сообщения об ошибках System error messages	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Проверка ввода данных и сообщения об ошибках Data entry screening and error messages	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Режимы ошибок и отказов Error and failure modes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Отзывчивость приложений Responsiveness of applications	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Текст и контент за пределами экрана Off-screen text and content	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Активные области	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	Active regions			
	Управление несколькими открытыми приложениями и документами Managing multiple open applications and documents	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Рабочая нагрузка летного экипажа Flight crew workload	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Администратор EFB EFB Administrator			
4.1	5.1 Эксплуатант должен назначить администратора EFB, ответственного за администрирование системы EFB в организации. Он является основным связующим звеном между эксплуатантом и поставщиками систем и ПО EFB. The operator should appoint an EFB administrator responsible for the administration of the EFB system within the operator's organisation. The EFB administrator is the primary link between the operator and the EFB system and software suppliers.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.2	Функция администратора EFB может быть передана внешней организации по контракту. The EFB administrator function may be contracted to an external organisation in accordance with ORO.GEN.205.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
4.3	<p>Администратор EFB должен нести ответственность: (a) За все установленные приложения; (b) За проверку потенциальных проблем безопасности; (c) За управление конфигурацией оборудования и ПО (недопущение установки несанкционированного ПО); (d) За обеспечение установки только действительных версий ПО; и (e) За обеспечение целостности пакетов данных.</p> <p>The EFB administrator should be responsible:</p> <p>(a) For all the EFB applications installed, and for providing support to the EFB users regarding these applications;</p> <p>(b) For checking potential security issues associated with the applications installed;</p> <p>(c) For hardware and software configuration management of the EFBs, and, in particular, for Ensuring that no unauthorised software is installed.</p> <p>(d) For ensuring that only valid versions of the application software and current data packages are installed on the EFB system; and</p> <p>(e) For ensuring the integrity of the data packages used by the applications installed.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	РУКОВОДСТВО ПО ПОЛИТИКЕ И ПРОЦЕДУРАМ EFB EFB POLICY AND PROCEDURES MANUAL			
5.1	<p>Эксплуатант должен установить процедуры, задокументированные в руководстве по политике и процедурам EFB, чтобы гарантировать отсутствие несанкционированных изменений. Руководство</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>по политике и процедурам EFB может быть полностью или частично интегрировано в руководство по производству полетов (ОМ)..</p> <p>The operator should establish procedures, documented in an EFB policy and procedures manual, to ensure that no unauthorised changes take place. The EFB policy and procedures manual may be fully or partially integrated in the operations manual.</p>			
5.2	<p>Это руководство должно включать: (a) Все процедуры EFB; (b) Управление изменениями контента; (c) Уведомления экипажей об обновлениях; (d) Руководство по обеспечению установки правильной информации для конкретного ВС; (e) Процедуры предотвращения ошибок при внедрении изменений; и (f) Процедуры обеспечения одинакового контента при использовании нескольких EFB.</p> <p>This manual should at least include the following:</p> <p>(a) All EFB-related procedures, including:</p> <p>(1) operating procedures;</p> <p>(2) security procedures;</p> <p>(3) maintenance procedures;</p> <p>(4) software control procedures;</p> <p>(b) Management of changes to content/databases;</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	(c) Notifications to crews of updates; (d) If any applications use information that is specific to the aircraft type or tail number, guidance on how to ensure that the correct information is installed on each aircraft; (e) Procedures to avoid corruption/errors when implementing changes to the EFB system; and (f) In cases involving multiple EFBs in the flight crew compartment, procedures to ensure that they all have the same content installed.			
5.3	Администратор EFB должен отвечать за процедуры, обеспечивающие безопасность и целостность EFB. The EFB administrator should be responsible for the procedures and systems documented in the EFB policy and procedures manual that maintain EFB security and integrity. This includes system security, content security, access security, and protection against malicious software.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ПРОЦЕДУРЫ PROCEDURES			
5.4	Общие положения General Если система EFB генерирует информацию, аналогичную той, которая генерируется существующими сертифицированными системами, процедуры должны четко определять, какой	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>источник информации будет основным, какой источник будет использоваться для резервной информации, и при каких условиях должен использоваться резервный источник. Процедуры должны определять действия, которые должен предпринять летный экипаж, когда информация, предоставляемая системой EFB, не согласуется с информацией из других источников в кабине экипажа, или когда одна система EFB показывает иную информацию, чем другая.</p> <p>If an EFB system generates information similar to that generated by existing certified systems, procedures should clearly identify which information source will be the primary, which source will be used for backup information, and under which conditions the backup source should be used.</p> <p>Procedures should define the actions to be taken by the flight crew when information provided by an EFB system is not consistent with that from other flight crew compartment sources, or when one EFB system shows different information than the other.</p>			
5.5	<p>Осведомленность экипажа о версиях</p> <p>Flight crew awareness of EFB software/database revisions</p> <p>Эксплуатант должен внедрить процедуру проверки актуальности конфигурации EFB, включая версии программных приложений и, где это применимо, версии баз данных. Члены летного экипажа должны иметь возможность легко проверять валидность (срок действия) версий баз данных, используемых на EFB..</p> <p>The operator should have a procedure in place to verify that the configuration of the EFB, including software application versions and, where applicable, database versions, are up to date.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	Flight crew members should have the ability to easily verify the validity of database versions used on the EFB.			
5.6	Процедуры по контролю рабочей нагрузки: Procedures to mitigate and/or control workload Процедуры должны быть разработаны таким образом, чтобы смягчить и/или контролировать дополнительную рабочую нагрузку, создаваемую использованием системы EFB. Эксплуатант должен внедрить процедуры, гарантирующие, что во время полета или движения воздушного судна по земле члены летного экипажа не будут одновременно поглощены работой с системой EFB. Procedures should be designed to mitigate and/or control additional workload created by using an EFB system. The operator should implement procedures to ensure that, while the aircraft is in flight or moving on the ground, flight crew members do not become preoccupied with the EFB system at the same time.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.7	Вылет Dispatch Требования к эксплуатации систем EFB Эксплуатант должен установить критерии выпуска воздушного судна (ВС) в полет при использовании систем электронных полетных планшетов (EFB). Эксплуатант должен обеспечить подтверждение работоспособности системы EFB в ходе предполетных проверок. Инструкции для	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Приложение Appendix	10
	(EFB)	Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		С	N	n/a
	<p>летного экипажа должны четко определять действия, которые необходимо предпринять в случае возникновения любых неисправностей системы EFB.</p> <p>Меры по снижению рисков должны быть реализованы в форме процедур технического обслуживания и/или летной эксплуатации для таких пунктов, как:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Замена аккумуляторных батарей через установленные интервалы времени в соответствии с требованиями; 2) Обеспечение наличия на борту полностью заряженной резервной батареи; 3) Проверка летным экипажем уровня заряда батареи перед вылетом; 4) Своевременное выключение EFB летным экипажем в случае потери основного источника питания воздушного судна. <p>The operator should establish dispatch criteria for EFB systems. The operator should ensure that the availability of the EFB system is confirmed by preflight checks. Instructions to the flight crew should clearly define the actions to be taken in the event of any EFB system deficiency.</p> <p>Mitigation should be in the form of maintenance and/or operational procedures for items such as:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) replacement of batteries at defined intervals as required; (2) ensuring there is a fully charged backup battery on board; (3) the flight crew checking the battery charging level before departure; and 			

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	(4) the flight crew switching off the EFB in a timely manner when the aircraft power source is lost.			
5.8	Техническое обслуживание Maintenance <p>Должны быть разработаны процедуры планового технического обслуживания системы EFB, подробно описывающие порядок действий в случае неисправностей и отказов, чтобы обеспечить сохранение целостности системы EFB. Процедуры технического обслуживания также должны включать безопасное обращение с обновленной информацией, а также способы валидации (проверки) этой информации и ее последующего своевременного и полного доведения до всех пользователей. В рамках технического обслуживания систем EFB эксплуатант должен обеспечить периодическую проверку и, при необходимости, замену батарей системы EFB.</p> <p>Procedures should be established for the routine maintenance of the EFB system and detailing how unserviceability and failures are to be dealt with to ensure that the integrity of the EFB system is preserved. Maintenance procedures should also include the secure handling of updated information and how this information is validated and then promulgated in a timely manner and in a complete format to all users.</p> <p>As part of the EFB system's maintenance, the operator should ensure that the EFB system batteries are periodically checked and replaced as required.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.9	Безопасность Security	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Приложение Appendix	10
	(EFB)	Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>Система EFB должна быть защищена от несанкционированного вмешательства. Эксплуатант должен обеспечить наличие надлежащих процедур безопасности для защиты системы на уровне программного обеспечения и для управления аппаратным обеспечением на протяжении всего срока эксплуатации системы EFB. Процедуры должны быть прозрачными, простыми для понимания, соблюдения и контроля за тем, чтобы:</p> <p>(1) если EFB базируется на бытовой электронике (например, ноутбуке), которую можно легко извлечь, подвергнуть манипуляциям или заменить на аналогичный компонент, особое внимание уделялось физической безопасности аппаратного обеспечения;</p> <p>(2) портативные платформы EFB подлежали отслеживанию их закрепления за конкретными воздушными судами или лицами;</p> <p>(3) если система имеет порты ввода, и особенно если через эти порты используются широко известные протоколы или предлагается подключение к интернету, особое внимание уделялось рискам, связанным с этими портами;</p> <p>(4) если для обновления системы EFB используются физические носители, и особенно если используются широко известные типы физических носителей, эксплуатант использовал технологии и/или процедуры, гарантирующие, что несанкционированный контент не сможет попасть в систему EFB через эти носители.</p> <p>The EFB system should be secure from unauthorized intervention. The operator should ensure that adequate security procedures are in place to protect the system at the software level and to manage the hardware throughout the operational lifetime of the EFB system.</p>			

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>Procedures should be transparent and easy to understand to follow and to oversee that:</p> <p>(1) if an EFB is based on consumer electronics (e.g. a laptop) which can be easily removed, manipulated, or replaced by a similar component, that special consideration is given to the physical security of the hardware;</p> <p>(2) portable EFB platforms are subject to allocation tracking to specific aircraft or persons;</p> <p>(3) where a system has input ports, and especially if widely known protocols are used through these ports, or internet connections are offered, that special consideration is given to the risks associated with these ports;</p> <p>(4) where physical media are used to update the EFB system, and especially if widely known types of physical media are used, that the operator uses technologies and/or procedures to assure that unauthorised content cannot enter the EFB system through these media.</p>			
5.10	<p>Электронные подписи</p> <p>Electronic signatures</p> <p>На общих основаниях, в случае требуемых подписей, эксплуатант должен иметь процедуры для электронных подписей, которые гарантируют:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) их уникальность: подпись должна идентифицировать конкретного человека и ее должно быть трудно продублировать (подделать); 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<ul style="list-style-type: none"> • (2) их значимость: лицо, использующее электронную подпись, должно предпринять намеренное и узнаваемое действие, чтобы поставить свою подпись; • (3) их область применения: объем информации, подтверждаемой электронной подписью, должен быть ясен подписывающему лицу и последующим читателям записи, элемента записи или документа; • (4) их безопасность: безопасность собственноручной подписи человека поддерживается путем обеспечения того, чтобы другому лицу было трудно ее подделать или изменить; • (5) их неотказуемость: электронная подпись должна не позволять подписывающему лицу отрицать, что он поставил подпись на конкретной записи, элементе записи или документе; чем сложнее подделать подпись, тем вероятнее, что подпись была создана подписывающим лицом; и • (6) их отслеживаемость: электронная подпись должна обеспечивать надежную отслеживаемость лица, подписавшего запись, элемент записи или любой другой документ. <p>On a general basis, in the case of required signatures, an operator should have in place procedures for electronic signatures that guarantee:</p> <p>(1) their uniqueness: a signature should identify a specific individual and should be difficult to duplicate;</p> <p>(2) their significance: an individual using an electronic signature should take deliberate and recognisable action to affix their signature;</p>			

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02

№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>(3) their scope: the scope of the information being affirmed with an electronic signature should be clear to the signatory and to the subsequent readers of the record, record entry, or document;</p> <p>(4) their security: the security of an individual's handwritten signature is maintained by ensuring that it is difficult for another individual to duplicate or alter it;</p> <p>(5) their non-repudiation: an electronic signature should prevent a signatory from denying that they affixed a signature to a specific record, record entry, or document; the more difficult it is to duplicate a signature, the likelier it is that the signature was created by the signatory; and</p> <p>(6) their traceability: an electronic signature should provide positive traceability to the individual who signed a record, record entry, or any other document.</p>			
6	<p>Обучение летного экипажа</p> <p>Flight crew training</p>			
	<p>(a) Членам летного экипажа должно быть предоставлено специальное обучение по использованию системы EFB до того, как она будет использоваться в эксплуатации. Обучение должно включать как минимум следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (1) обзор архитектуры системы; • (2) предполетные проверки системы; • (3) ограничения системы; 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02

№	<p>Проверенные цели <i>Verified objectives</i></p>	Compliance		
		C	N	n/a
	<ul style="list-style-type: none"> • (4) специальное обучение использованию каждого приложения и условиям, при которых EFB можно и нельзя использовать; • (5) ограничения на использование системы, включая случаи, когда вся система или некоторые ее части недоступны; • (6) процедуры для нормальной эксплуатации, включая перекрестную проверку (кросс-чек) введенных данных и вычисленной информации; • (7) процедуры действий в ненормальных ситуациях, таких как поздняя смена взлетно-посадочной полосы или уход на запасной аэродром; • (8) процедуры действий в аварийных ситуациях; • (9) этапы полета, когда систему EFB можно и нельзя использовать; • (10) учет человеческого фактора, включая управление ресурсами экипажа (CRM), при использовании EFB; и • (11) дополнительное обучение при появлении новых приложений или изменениях в конфигурации аппаратного обеспечения. <p>(a) Flight crew members should be given <u>specific training</u> on the use of the EFB system before it is operationally used.</p> <p>Training should at least include the following:</p>			

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	(1) an overview of the system architecture; (2) preflight checks of the system; (3) limitations of the system; (4) specific training on the use of each application and the conditions under which the EFB may and may not be used; (5) restrictions on the use of the system, including cases where the entire system, or some parts of it, are not available; (6) procedures for normal operations, including cross-checking of data entry and computed information; (7) procedures to handle abnormal situations, such as a late runway change or a diversion to an alternate aerodrome; (8) procedures to handle emergency situations; (9) phases of the flight when the EFB system may and may not be used; (10) human factors considerations, including crew resource management (CRM), on the use of the EFB; and (11) additional training for new applications or changes to the hardware configuration.			
	(b) Обучение и проверка EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	EFB training and checking (1) Допущения относительно предыдущего опыта членов летного экипажа. (2) Программы зачета предыдущего опыта работы с EFB. (3) Первоначальное обучение EFB: При определении программы первоначального обучения EFB следует уделить особое внимание следующим областям: (i) Использование аппаратного обеспечения EFB и необходимость правильной настройки освещения и т.д., когда система используется в полете; (ii) Предполагаемое использование каждого программного приложения вместе с любыми ограничениями или запретами на его использование; (iii) Надлежащая перекрестная проверка входных и выходных данных, если установлено приложение для расчета летно-технических характеристик (перформанса) воздушного судна; (iv) Надлежащая проверка применимости используемой информации, если установлено приложение с аэронавигационными картами узлового района (terminal chart); (v) Необходимость избегать фиксации взгляда на отображении карты, если установлен дисплей с движущейся картой; (vi) Обработка противоречивой информации; (vii) Отказы компонента(ов) EFB; и			

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>(viii) Действия, которые необходимо предпринять после отказа компонента(ов) EFB, включая случаи появления дыма или возгорания батареи.</p> <p>(4) Первоначальная проверка EFB</p> <p>(i) Первоначальная наземная проверка EFB;</p> <p>(ii) Проверка практических навыков и проверка квалификации (Skill test and proficiency check);</p> <p>(iii) Проверка квалификации эксплуатантом (Operator proficiency check);</p> <p>(iv) Линейная проверка (Line check);</p> <p>(v) Области, требующие особого внимания во время проверки EFB:</p> <p>(A) Квалифицированное использование каждого установленного приложения EFB;</p> <p>(B) Правильный выбор и использование дисплеев EFB;</p> <p>(C) Если установлено приложение для расчета характеристик воздушного судна — надлежащая перекрестная проверка входных и выходных данных;</p> <p>(D) Если установлено картографическое приложение — надлежащая проверка валидности информации и использование функции фиксации (выделения) карты (chart clip function);</p>			

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	<p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Приложение Appendix	10
	<p>(EFB)</p>	Редакция Edition	02


№	<p>Проверенные цели <i>Verified objectives</i></p>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>(E) Если установлен дисплей с движущейся картой — поддержание надлежащего внешнего визуального сканирования без длительной фиксации взгляда на EFB, особенно во время руления; и</p> <p>(F) Действия, которые необходимо предпринять после отказа компонента(ов) EFB, включая случаи появления дыма или возгорания батареи.</p> <p>Assumptions regarding flight crew members' previous experience</p> <p>(2) Programmes crediting previous EFB experience</p> <p>(3) Initial EFB training: The following areas of emphasis should be considered when defining the initial EFB training programme:</p> <p>(i) The use of the EFB hardware and the need for proper adjustment of lighting, etc., when the system is used in flight;</p> <p>(ii) The intended use of each software application together with any limitations or prohibitions on its use;</p> <p>(iii) Proper cross-checking of data inputs and outputs if an aircraft performance application is installed;</p> <p>(iv) Proper verification of the applicability of the information being used if a terminal chart application is installed;</p> <p>(v) The need to avoid fixation on the map display if a moving map display is installed;</p> <p>(vi) Handling of conflicting information;</p>			

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	(vii) Failures of component(s) of the EFB; and (viii) Actions to be taken following the failure of component(s) of the EFB, including cases of battery smoke or fire. (4) Initial EFB checking (i) Initial ground EFB checking (ii) Skill test and proficiency check (iii) Operator proficiency check (iv) Line check (v) Areas of emphasis during EFB checking: (A) Proficiency in the use of each EFB application installed; (B) Proper selection and use of EFB displays; (C) Where an aircraft performance application is installed, proper cross-checking of data inputs and outputs; (D) Where a chart application is installed, proper checking of the validity of the information and the use of the chart clip function;			

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	(E) Where a moving map display is installed, maintenance of a proper outside visual scan without prolonged fixation on the EFB, especially during taxiing; and (F) Actions to be taken following the failure of component(s) of the EFB, including cases of battery smoke or fire.			
	(c) Обучение различиям или ознакомление. Differences or familiarisation training Когда внедрение использования EFB требует проведения обучения различиям (differences training) или ознакомительного обучения (familiarisation training), следует использовать элементы первоначального обучения EFB, как описано выше When the introduction of the use of an EFB requires differences or familiarisation training to be carried out, the elements of initial EFB training should be used, as described above.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(d) Периодическое обучение и проверки EFB. Recurrent EFB training and checking <input type="checkbox"/> (1) Периодическое обучение EFB Периодическое обучение обычно не требуется для использования EFB при условии, что его функции регулярно используются в ходе линейных полетов. Тем не менее, эксплуатантам следует включать обычные операции с EFB в качестве компонента ежегодной наземной подготовки и курсов повышения квалификации (refresher training). В случае эксплуатации смешанного парка воздушных судов или в тех случаях, когда EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02

№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>не установлен на всех судах парка, должно быть предусмотрено дополнительное периодическое обучение.</p> <p><input type="checkbox"/> (2) Периодическая проверка EFB Периодическая проверка EFB должна быть интегрирована в те элементы проверки квалификации для получения лицензии (licence proficiency check), проверки квалификации эксплуатантом (operator proficiency check) и линейной проверки (line check), которые применимы к использованию EFB</p> <p>(1) Recurrent EFB <u>training</u></p> <p>Recurrent training is normally not required for the use of an EFB, provided the functions are used regularly in line operations. Operators should, however, include normal EFB operations as a component of the annual ground and refresher training.</p> <p>In the case of mixed-fleet operations, or where the EFB is not installed across the fleet, additional recurrent training should be provided.</p> <p>(2) Recurrent EFB <u>checking</u></p> <p>Recurrent EFB checking should be integrated in those elements of the licence proficiency check, the operator proficiency check and the line check applicable to the use of an EFB.</p>			
	<p>(e) Пригодность обучающих устройств</p> <p>Suitability of training devices</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>Там, где стандартные эксплуатационные процедуры (SOP) эксплуатанта зависят от использования EFB, устройство EFB должно присутствовать во время обучения и проверок эксплуатанта. Там, где EFB присутствует, он должен быть сконфигурирован и работоспособен во всех отношениях в соответствии с параметрами соответствующего воздушного судна.</p> <p>Where the operator's SOPs are dependent on the use of an EFB, the EFB should be present during the operator's training and checking. Where present, the EFB should be configured and operable in all respects as per the relevant aircraft.</p>			
8	Изменения Changes			
	<p>Эксплуатант должен внедрить процедуру, описывающую способ, которым модификации могут быть внесены эксплуатантом без необходимости их утверждения со стороны ОГА. Процедура должна устанавливать, что указанные модификации:</p> <ul style="list-style-type: none"> не приводят к изменению аппаратного обеспечения, которое потребовало бы переоценки НМИ (человеко-машинного интерфейса) и аспектов человеческого фактора; не вносят никаких изменений в алгоритмы расчетов приложения EFB типа В; не вносят никаких изменений в НМИ приложения EFB типа В, которые требуют изменения программы подготовки летного экипажа или эксплуатационных процедур; 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
	Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02

№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<ul style="list-style-type: none"> • вводят новое приложение EFB типа А или модифицируют существующее (при условии, что классификация его программного обеспечения остается типом А); • не вводят никаких дополнительных функциональных возможностей в существующее приложение EFB типа В; • или обновляют существующую базу данных, необходимую для использования существующего приложения EFB типа В. <p>Изменения, вносимые эксплуатантом без необходимости их утверждения ОГА, тем не менее должны контролироваться и надлежащим образом тестироваться перед использованием в полетах.</p> <p>Эксплуатант должен применять процедуру управления изменениями, утвержденную ОГА. Это включает распространение использования системы EFB, на которую эксплуатант уже имеет утверждение, на другой тип воздушного судна из парка эксплуатанта.</p> <p>В особом случае полной замены аппаратного обеспечения, на котором размещено приложение EFB, эксплуатант должен продемонстрировать своему ОГА, что новое аппаратное обеспечение件годно для предполагаемого использования приложения EFB.</p> <p>A procedure must be put in place by the operator in order to describe the way that modifications may be introduced by the operator without the need to be approved by SCAA,</p> <p>The procedure shall state that referred modifications:</p>			

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<ul style="list-style-type: none"> - do not result in a hardware change that would require a re-evaluation of the HMI and human factors aspects; - do not bring any change to the calculation algorithms of a type B EFB application; - do not bring any change to the HMI of a type B EFB application that requires a change to the flight crew training programme or operational procedures; - introduce a new type A EFB application or modify an existing one (provided its software classification remains type A); - do not introduce any additional functionality to an existing type B EFB application; or - update an existing database necessary to use an existing type B EFB application. 			
	<p>Изменения, вносимые эксплуатантом без утверждения ОГА, тем не менее должны контролироваться и надлежащим образом тестироваться перед использованием в полетах.</p> <p>The changes introduced by the operator without the need to be approved by SCAA should, nevertheless, be controlled and properly tested prior to use during flights.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Эксплуатант должен применять процедуру управления изменениями, утвержденную ОГА. Это включает распространение использования системы EFB, на которую эксплуатант уже имеет утверждение, на другой тип воздушного судна из парка эксплуатанта.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02

№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	The operator should apply the change management procedure approved by the SCAA. This includes the extension of the use of an EFB system, for which the operator already holds an approval, to another aircraft type of the operator's fleet.			
	<p>«В конкретном случае полной замены оборудования, на котором установлено приложение EFB, эксплуатант должен продемонстрировать своему ОГА, что новое оборудование подходит для предполагаемого использования приложения EFB».</p> <p>In the specific case of a complete change of the hardware hosting the EFB application, the operator should demonstrate to SCAA that the new hardware is suitable for the intended use of the EFB application.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>


<input type="checkbox"/> Одобрено/Approval granted	<input type="checkbox"/> Не одобрено/Approval not granted
--	---

Примечания Note

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	10
		Редакция Edition	02

--


Соответствует Compliant	Не соответствует Non-Compliant	ФИО и подпись инспекторов Full Name and Signature of Inspectors	Ознакомлен: Подпись и ФИО заведующего Управления Органа ГА Acknowledged by: Signature and Full Name of the Head of the Civil Aviation Authority Department
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02


Приложение 11
Appendix 11

Контрольная карта для оценки использования EFB
Checklist for Electronic Flight Bag (EFB) assessment


Наименование эксплуатанта: <i>Name of the air operator</i>			
Тип воздушного судна: <i>Aircraft Model</i>		Регистрационные знаки воздушного судна: <i>Aircraft Registration Marks</i>	
Тип EFB:	Класс оборудования: <i>Hardware class:</i>	<input type="checkbox"/> Портативный <input type="checkbox"/> Установленный	
	Классификация программного обеспечения: <i>Software classification</i>	<input type="checkbox"/> Тип А <i>Type A</i>	<input type="checkbox"/> Тип В <i>Type B</i>

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02


<p>Цель использования EFB</p> <p><i>EFB intended use</i></p>	<p><input type="checkbox"/> Программы для просмотра документов, которые отображают руководства, дополнительную информацию и бланки, обязательные к наличию [на борту] согласно правилам и необходимые для безопасной эксплуатации воздушного судна.</p> <p>Document browsers that display the manuals and additional information and forms required to be carried by regulations and that are necessary for the safe operation of the aircraft.</p> <p><input type="checkbox"/> Приложения электронных аэронавигационных карт, включая карты маршрутов, зон, заходов на посадку и поверхности аэропортов.</p> <p>Electronic aeronautical chart applications including en-route, area, approach, and airport surface maps</p> <p><input type="checkbox"/> Приложения дисплея с движущейся картой аэропорта (AMMD)</p> <p>Airport moving map display (AMMD) applications</p> <p><input type="checkbox"/> Приложения, которые используют связь аэронавигационного оперативного управления (АОС) для сбора, обработки и последующего распространения эксплуатационных данных.</p> <p>Applications that make use of the aeronautical operational control (AOC) communications to collect, process and then disseminate operational data</p> <p><input type="checkbox"/> Приложения для расчета летно-технических характеристик воздушного судна, которые используют алгоритмические данные или выполняют вычисления с использованием программных алгоритмов для предоставления данных о характеристиках ВС.</p> <p>Aircraft performance calculation applications that use algorithmic data or that perform calculations using software algorithms to provide aircraft performance data</p> <p><input type="checkbox"/> Приложения для расчета массы и центровки, используемые для определения массы и центра тяжести воздушного судна, а также для определения того, что загрузка и ее распределение таковы, что ограничения массы и балансировки воздушного судна не превышены.</p> <p>Mass and balance calculation applications used to establish the mass and centre of gravity of the aircraft and to determine that the load and its distribution are such that the mass and balance limits of the aircraft are not exceeded</p> <p><input type="checkbox"/> Приложения, предоставляющие информацию о погоде в полете.</p> <p>Applications providing in-flight weather information</p>
---	---

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
1	Аппаратное обеспечение - Перед использованием портативного EFB эксплуатант должен оценить следующие факторы: Hardware - Before using a portable EFB, the following considerations should be assessed by the operator:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.1	Общие положения General	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Портативный EFB должен быть способен работать автономно внутри и снаружи воздушного судна. A portable EFB should be capable of operation autonomously inside and outside the aircraft.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Масса, размеры, форма и положение портативного EFB не должны ставить под угрозу безопасность полетов. The mass, dimensions, shape, and position of the portable EFB should not compromise flight safety.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Электропитание портативного EFB может обеспечиваться системами воздушного судна через соответствующий источник питания. The power supply of a portable EFB may be provided by aircraft sources through an adequate power source.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Если портативный EFB установлен или убран, летный экипаж должен иметь возможность легко снять его с монтажного устройства / видимого места хранения или прикрепить к нему	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>без использования инструментов. Любые запирающие устройства, используемые для предотвращения кражи, должны быть разблокированы во время полета.</p> <p>If mounted or stowed, a portable EFB should be easily removable from its mounting device/viewable stowage device or attached to it, without the use of tools by the flight crew. Any locking devices used to prevent theft should be unlocked during flight.</p>			
	<p>Портативный EFB может быть частью системы, содержащей установленные ресурсы EFB, которые являются частью сертифицированной конфигурации воздушного судна. Назначением установленных компонентов EFB может быть монтаж EFB на воздушном судне и/или подключение его к другим системам.</p> <p>A portable EFB may be part of a system that contains EFB-installed resources which are part of the certified aircraft configuration. The intended functions of the EFB-installed components may be to mount the EFB onto the aircraft and/or connect it to other systems.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Портативные EFB могут использоваться на всех этапах полета, если они закреплены на сертифицированном креплении или надежно прикреплены к видимому месту хранения таким образом, который позволяет их использование.</p> <p>Portable EFBs may be used in all phases of the flight if secured to a certified mount or securely attached to a viewable stowage device in a manner that allows its use.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Любой компонент EFB, который либо недоступен в кабине летного экипажа членам летного экипажа, либо не может быть снят членами летного экипажа, должен быть установлен как сертифицированное оборудование, на которое распространяется Сертификат типа (TC), изменение в TC или Дополнительный сертификат типа (STC).</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	Any EFB component that is either not accessible in the flight crew compartment by the flight crew members or not removable by the flight crew members should be installed as ‘certified equipment’ covered by a TC, a change to a TC or a STC.			
1.2	Характеристики и размещение дисплея EFB Characteristics and placement of the EFB display			
	<p>Размещение дисплея должно соответствовать предполагаемому использованию EFB и не должно создавать неприемлемую рабочую нагрузку для пилота или требовать чрезмерных движений головой вниз во время критических этапов полета. Дисплеи, используемые для картографических приложений EFB, должны быть расположены так, чтобы они были видны с рабочего места пилота с минимально возможным отклонением от линии его зрения при взгляде вперед вдоль траектории полета.</p> <p>The placement of the display should be consistent with the intended use of the EFB and should not create unacceptable workload for the pilot or require undue ‘head-down’ movements during critical phases of flight. Displays used for EFB chart applications should be located so as to be visible from the pilot’ station with the minimum practicable deviation from their lines of vision when looking forward along the flight path.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Следует учитывать долгосрочную деградацию дисплея в результате износа и старения.</p> <p>Consideration should be given to the long-term degradation of a display as a result of abrasion and ageing.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>Информация, отображаемая на EFB, должна быть разборчивой для типичного пользователя на предполагаемом расстоянии просмотра и при полном спектре условий освещения, ожидаемых в кабине экипажа, включая прямые солнечные лучи.</p> <p>Information displayed on the EFB should be legible to the typical user at the intended viewing distance(s) and under the full range of lighting conditions expected in a flight crew compartment, including direct sunlight.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Пользователи должны иметь возможность регулировать яркость экрана EFB независимо от яркости других дисплеев в кабине экипажа. Кроме того, при наличии автоматической регулировки яркости, она должна работать независимо для каждого EFB в кабине экипажа. Регулировка яркости программными средствами может быть приемлемой при условии, что эта операция не оказывает негативного влияния на рабочую нагрузку летного экипажа.</p> <p>Users should be able to adjust the screen brightness of an EFB independently of the brightness of other displays in the flight crew compartment. In addition, when incorporating an automatic brightness adjustment, it should operate independently for each EFB in the flight crew compartment. Brightness adjustment using software means may be acceptable provided that this operation does not adversely affect the flight crew workload.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Кнопки и метки должны иметь достаточную подсветку для использования в ночное время. Кнопки и метки относятся к аппаратным элементам управления, расположенным на самом дисплее.</p> <p>Buttons and labels should have adequate illumination for night use. 'Buttons and labels' refers to hardware controls located on the display itself.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>Все элементы управления должны быть правильно промаркированы для их предполагаемых функций, за исключением случаев, когда путаница невозможна.</p> <p>All controls should be properly labelled for their intended functions, except if no confusion is possible.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Угол обзора в 90 градусов по обе стороны от линии прямой видимости каждого члена экипажа может быть неприемлемым для некоторых приложений EFB, если качество дисплея ухудшается при больших углах обзора.</p> <p>The 90-degree viewing angle on either side of each flight crew member's line of sight may be unacceptable for certain EFB applications if aspects of the display quality are degraded at large viewing angles.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Дисплей EFB и любые другие элементы системы EFB должны быть размещены таким образом, чтобы они не ухудшали неоправданно внешний обзор летного экипажа на любом из этапов полета.</p> <p>The EFB display and any other elements of the EFB system should be placed in such a way that they do not unduly impair the flight crew's external view during any of the phases of the flight.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>EFB не должен ограничивать обзор или доступ к каким-либо элементам управления или приборам в кабине экипажа.</p> <p>The EFB should not impair the view of or access to any flight-crew-compartment control or instrument.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>Расположение дисплея и других элементов системы EFB должно быть оценено на предмет их возможного влияния на требования к эвакуации.</p> <p>The location of the display unit and the other EFB system elements should be assessed for their possible impact on egress requirements.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Когда EFB используется, его дисплей должен находиться в пределах 90 градусов по обе стороны от линии прямой видимости каждого члена экипажа.</p> <p>When the EFB is in use, its display should be within 90 degrees on either side of each flight crew member's line of sight.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Лики и отражения на дисплее EFB не должны мешать выполнению обычных обязанностей летного экипажа.</p> <p>Glare and reflection on the EFB display should not interfere with the normal duties of the flight crew.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.3	<p>Источник питания</p> <p>Power Source</p>			
	<p>Конструкция портативной системы EFB должна учитывать источник электропитания, независимость источников питания для нескольких EFB и потенциальную необходимость в независимом источнике батареи.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	The design of a portable EFB system should consider the source of electrical power, the independence of the power sources for multiple EFBs, and the potential need for an independent battery source.			
	<p>Неисчерпывающий список факторов, которые необходимо учитывать, включает: (1) возможность принятия эксплуатационных процедур для обеспечения адекватного уровня безопасности (например, минимальный уровень заряда перед полетом); (2) возможное дублирование портативных EFB для снижения риска разряженных батарей; (3) наличие резервных аккумуляторных батарей для обеспечения альтернативного источника питания.</p> <p>A non-exhaustive list of factors to be considered includes:</p> <p>(1) the possibility to adopt operational procedures to ensure an adequate level of safety (for example, a minimum preflight level of charge);</p> <p>(2) the possible redundancy of portable EFBs to reduce the risk of exhausted batteries;</p> <p>(3) the availability of backup battery packs to ensure that there is an alternative source of power.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Для EFB, которые имеют внутренний источник питания от батареи и используются в качестве альтернативы бумажной документации (что требуется согласно CAT.GEN.MPA.180), эксплуатант должен либо иметь по крайней мере один EFB, подключенный к шине питания воздушного судна, либо разработать и задокументировать меры по смягчению рисков и процедуры, чтобы гарантировать наличие достаточной мощности с приемлемым запасом в течение всего полета.</p> <p>For EFBs that have an internal battery power source, and that are used as an alternative for paper documentation that is required by CAT.GEN.MPA.180, the operator should either have at least one</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	EFB connected to an aircraft power bus, or have established and documented mitigation means and procedures to ensure that sufficient power with acceptable margins will be available during the whole flight.			
	<p>Если воздушное судно оборудовано электрическими розетками в кабине экипажа, эксплуатант должен убедиться, что их сертифицированные характеристики совместимы с предполагаемым использованием системы EFB. Питание или зарядка системы EFB должны быть совместимы с электрическими характеристиками мощности, подаваемой розетками (с точки зрения потребляемой мощности, напряжения, частоты и т.д.), чтобы не повредить систему EFB или другие системы воздушного судна.</p> <p>If the aircraft is equipped with electrical power outlet(s) in the flight crew compartment, the operator should ensure that their certified characteristics are compatible with the intended use of the EFB system. The powering or charging of the EFB system should be compatible with the electrical characteristics of the power supplied by the outlets in terms of power consumption, voltage, frequency, etc., not to impair the EFB system or other aircraft systems.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4	Подключение данных EFB EFB data connectivity			
	<p>Портативные EFB могут иметь подключение для передачи данных к системам воздушного судна при условии, что эти подключения и соответствующие устройства защиты интерфейсов включены в типовую конструкцию воздушного судна.</p> <p>Portable EFBs can have data connectivity to aircraft systems, provided that the connections and adequate interface protection devices are incorporated into the aircraft type design.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	Портативный EFB может получать любые данные от систем воздушного судна, но передача данных от EFB должна ограничиваться системами воздушного судна, которые были сертифицированы для этой предполагаемой цели. A portable EFB may receive any data from aircraft systems, but data transmission from EFBs should be limited to aircraft systems that have been certified for this intended purpose.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.5	Внешние соединительные кабели (к авионике и/или источникам питания) External connecting cables (to avionics and/or power sources)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Кабели не должны свободно свисать таким образом, чтобы это ставило под угрозу выполнение задач и безопасность; члены летного экипажа должны иметь возможность легко убрать кабели с пути во время работы. Cables should not hang loosely in a way that compromises task performance and safety; flight crew members should be able to easily secure the cables out of the way during operations.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Кабели должны иметь достаточную длину, чтобы не препятствовать использованию любого подвижного устройства в кабине экипажа. Cables should be of sufficient length so that they do not obstruct the use of any movable device in the flight crew compartment.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.6	Демонстрация электромагнитных помех (EMI) Electromagnetic interference (EMI) demonstrations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
1.7	Батареи Batteries	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.8	Видимое место хранения / крепление Viewable stowage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Видимое место хранения и связанные с ним механизмы не должны препятствовать членам летного экипажа в выполнении любых задач, связанных с эксплуатацией любой системы воздушного судна.</p> <p>The viewable stowage and associated mechanisms should not impede the flight crew members in the performance of any task associated with operating any aircraft system;</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Когда видимое место хранения используется для фиксации дисплея EFB, оно должно легко фиксироваться в заданном положении. Выбор положений должен быть достаточно регулируемым, чтобы удовлетворить различные предпочтения членов летного экипажа. Кроме того, диапазон доступных движений должен соответствовать ожидаемому диапазону физических возможностей пользователей. Запирающие механизмы должны быть слабоизнашиваемого типа, чтобы минимизировать проскальзывание даже после длительных периодов нормального использования.</p> <p>When the viewable stowage is used to secure an EFB display, it should be able to be easily locked in position. The selection of positions should be adjustable enough to accommodate a range of flight crew member preferences. In addition, the range of available movement should accommodate the</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>expected range of users' physical abilities. Locking mechanisms should be of a low-wear type that will minimise slippage even after extended periods of normal use;</p>			
	<p>Видимое место хранения должно быть спроектировано и установлено таким образом, чтобы оно выдерживало все предсказуемые условия, связанные с условиями полета, сохраняя при этом свою структурную целостность и не отсоединяясь. При необходимости следует рассмотреть возможность использования ограничителей для устройства.</p> <p>The viewable stowage should be designed and installed so that it will sustain all foreseeable conditions relative to the flight environment while retaining its structural integrity and without becoming detached. The use of restraints of the device should be considered where appropriate;</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Должна быть предусмотрена возможность закрепить или зафиксировать устройство в положении, не мешающем действиям летного экипажа, когда оно не используется. В убранном состоянии устройство и его крепежный механизм не должны вторгаться в пространство кабины экипажа до такой степени, чтобы вызывать визуальные или физические препятствия для органов управления полетом/дисплеев и/или маршрутов входа/выхода.</p> <p>A provision should be available to secure or lock the device in a position out of the way of flight crew operations when not in use. When stowed, the device and its securing mechanism should not intrude into the flight crew compartment space to the extent that they cause either visual or physical obstruction of flight controls/displays and/or ingress/egress routes;</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Должны быть предотвращены возможные проблемы механического вмешательства видимого места хранения (либо на боковой панели (боковая ручка управления), либо на</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>штурвале управления) с точки зрения полного и свободного движения при всех условиях эксплуатации и отсутствия помех для пряжек и т.д.</p> <p>Possible mechanical interference issues of the viewable stowage, either on the side panel (side stick controller), or on the control yoke, in terms of full and free movement under all operating conditions and non-interference with buckles, etc., should be prevented;</p>			
	<p>Должны быть предусмотрены надлежащие средства для отключения портативного EFB, когда его элементы управления недоступны для членов летного экипажа, пристегнутых в нормальном сидячем положении.</p> <p>Adequate means should be provided to shut down the portable EFB when its controls are not accessible by the flight crew members when strapped in the normal seated position</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Устройство видимого хранения должно легко сниматься с воздушного судна без использования инструментов.</p> <p>The viewable stowage device should be easily removable from the aircraft without the use of tools.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Некоторые виды средств для фиксации видимого хранения могут иметь характеристики, которые заметно ухудшаются со старением или из-за различных факторов окружающей среды. В этом случае документация должна включать процедуры, гарантирующие, что характеристики хранения остаются в допустимых пределах для предлагаемых операций.</p> <p>Some types of means for securing viewable stowage may have characteristics that degrade noticeably with ageing or due to various environmental factors. In that case, the documentation</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	should include procedures to ensure that the stowage characteristics remain within acceptable limits for the proposed operations.			
	<p>Должно быть продемонстрировано, что если EFB сдвинется или отделится от места своего хранения, или если видимое место хранения будет отсоединено от воздушного судна, это не приведет к заклиниванию органов управления полетом, повреждению оборудования кабины экипажа или травмированию членов летного экипажа.</p> <p>It should be demonstrated that if the EFB moves or is separated from its stowage, or if the viewable stowage is unsecured from the aircraft, it will not jam flight controls, damage flight deck equipment, or injure flight crew members.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.9	Испытания на воздействие окружающей среды Environmental testing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Испытания на воздействие окружающей среды, в частности испытания на быструю декомпрессию, должны проводиться на EFB, на которых размещены приложения, которые должны использоваться во время полета после быстрой декомпрессии, и/или на EFB, чей рабочий диапазон окружающей среды потенциально недостаточен по отношению к предсказуемым условиям эксплуатации в кабине экипажа.</p> <p>Environmental testing, in particular testing for rapid decompression, should be performed on EFBs that host applications that are required to be used during flight following a rapid decompression, and/or on EFBs with an environmental operational range that is potentially insufficient with respect to the foreseeable flight crew compartment operating conditions.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Испытания на быструю декомпрессию должны проводиться в соответствии с рекомендациями EUROCAE ED-14D / RTCA DO-160D для испытаний на быструю	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	<p align="center">Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p align="center">Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02


№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>декомпрессию до максимальной рабочей высоты воздушного судна, на котором будет использоваться EFB.</p> <p>Rapid-decompression testing should follow the EUROCAE ED-14D/RTCA DO-160D guidelines for rapid decompression testing up to the maximum operating altitude of the aircraft at which the EFB is to be used.</p>			
	<p><u>Герметичные воздушные суда: если портативный EFB успешно прошел испытание на быструю декомпрессию, то нет необходимости разрабатывать процедуры смягчения последствий на случай разгерметизации. Если портативный EFB не прошел тест на быструю декомпрессию во включенном состоянии (ON), но успешно прошел его в выключенном состоянии (OFF), то процедуры должны гарантировать, что как минимум один EFB на борту самолета либо остается ВЫКЛЮЧЕННЫМ на соответствующих этапах полета, либо настроен так, что он не будет поврежден в случае быстрой декомпрессии в полете на высотах более 10 000 футов над средним уровнем моря (AMSL). Если система EFB не проходила испытание на быструю декомпрессию или не прошла его, то для соответствующих приложений EFB типа В должны быть доступны альтернативные процедуры или бумажное резервирование.</u></p> <p><u>Pressurised aircraft:</u> if a portable EFB has successfully completed rapid-decompression testing, then no mitigating procedures for depressurisation events need to be developed. If a portable EFB has failed the rapid-decompression testing while turned ON, but successfully completed it when turned OFF, then procedures should ensure that at least one EFB on board the aircraft either remains OFF during the applicable flight phases, or is configured so that no damage will be incurred should rapid decompression occur in flight at altitudes higher than 10 000 ft above mean sea level (AMSL).</p>	☐	☐	☐

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02

№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	If an EFB system has not undergone a rapid-decompression test or it has failed the test, then alternate procedures or a paper backup should be available for the related type B EFB applications.			
	<p><u>Негерметичные воздушные суда: испытания на быструю декомпрессию не требуются для EFB, используемых на негерметичных воздушных судах. Должно быть продемонстрировано, что EFB может надежно работать на высотах до максимальной рабочей высоты воздушного судна. Если EFB не может эксплуатироваться на максимальной рабочей высоте самолета, должны быть установлены процедуры для предотвращения работы EFB выше максимальной продемонстрированной рабочей высоты EFB при одновременном сохранении доступности любой требуемой аэронавигационной информации, отображаемой на EFB.</u></p> <p><u>Non-pressurised aircraft:</u> rapid-decompression testing is not required for an EFB used in a non pressurised aircraft. It should be demonstrated that the EFB can operate reliably up to the maximum operating altitude of the aircraft. If the EFB cannot be operated at the maximum operating altitude of the aircraft, procedures should be established to preclude operation of the EFB above the maximum demonstrated EFB operating altitude while still maintaining the availability of any required aeronautical information displayed on the EFB.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Результаты тестирования, выполненного на конкретной конфигурации модели EFB, могут быть применимы к EFB той же модели, используемой на других самолетах, и в этом случае нет необходимости дублировать эти общие экологические испытания. Эксплуатант должен собрать и сохранить: (1) доказательства этих уже проведенных испытаний; или (2) подходящие альтернативные процедуры для устранения последствий полной потери системы EFB.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	<p>Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB)</p> <p>Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)</p>	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02

№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	<p>The results of testing performed on a specific EFB model configuration may be applicable to EFBs of the same model used in other aircraft installations, in which case these generic environmental tests may not need to be duplicated. The operator should collect and retain:</p> <p>(1) evidence of these tests that have already been accomplished; or</p> <p>(2) suitable alternative procedures to deal with the total loss of the EFB system.</p>			
	<p>Испытания на быструю декомпрессию не нужно повторять, если идентификатор модели EFB и тип батареи не меняются.</p> <p>Rapid decompression tests do not need to be repeated if the EFB model identification and the battery type do not change.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>По возможности следует избегать тестирования действующих (рабочих) EFB, чтобы не нанести устройствам неизвестных повреждений.</p> <p>The testing of operational EFBs should be avoided if possible to preclude the infliction of unknown damage to the devices.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Эксплуатанты должны учитывать возможную потерю или ошибочное функционирование EFB в ненормальных условиях окружающей среды.</p> <p>Operators should account for the possible loss or erroneous functioning of the EFB in abnormal environmental conditions.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Безопасное хранение и использование EFB при любых предсказуемых условиях окружающей среды в кабине экипажа, включая турбулентность, должны быть оценены. The safe stowage</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР по использованию электронных полетных планшетов (EFB) Instruction on certification and oversight procedures for operators of the Kyrgyz Republic Regarding the use of electronic flight bags (EFB)	Документ № Document No.	SCAA-OPS-GM-18
		Приложение Appendix	11
		Редакция Edition	02

№	Проверенные цели <i>Verified objectives</i>	Compliance		
		C	N	n/a
	and the use of the EFB under any foreseeable environmental conditions in the flight crew compartment, including turbulence, should be evaluated.			

Примечания

Note

Соответствует Compliant	Не соответствует Non-Compliant	ФИО и подпись инспекторов Full Name and Signature of Inspectors	Ознакомлен: Подпись и ФИО заведующего Управления Органа ГА Acknowledged by: Signature and Full Name of the Head of the Civil Aviation Authority Department
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		