

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИИ  
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ  
ДЕПАРТАМЕНТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
КЫРГЫЗСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ИНСТИТУТ  
им. И.АБДРАИМОВА

Кафедра Летно-технической эксплуатации воздушных судов  
и организации управления в транспортных системах

«ОДОБРЕНО»

Учебно-методическим советом  
Кыргызского авиационного  
Института им. И. Абдрамова

Протокол № 6  
«25 » 01 2024 г.

«УТВЕРЖДАЮ»

Директор УМС  
Бекмурзаева О.А.  
«25 » 01 2024 г.



ПРОГРАММА  
ИТОГОВОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АТТЕСТАЦИИ

для студентов выпускного курса по направлению  
670300 Технология транспортных процессов

Профиль: “Управление движением воздушного транспорта”

Бишкек 2024 г.

**ПЕРЕЧЕНЬ ДИСЦИПЛИН ВЫНОСИМЫХ НА ИГА:**

1. Организация обслуживания воздушного движения.
2. Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного процесса.
3. Международные организации Гражданской авиации.
5. Профессиональный английский язык.

## **СОДЕРЖАНИЕ**

1.Общие положения.....	4
2. Программа по дисциплине «Организация обслуживания воздушного движения».....	8
3. Программа по дисциплине «Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного процесса».....	12
4.Программа по дисциплине «Международные организации Гражданской авиации».....	25
5. Программа по дисциплине «Профессиональный английский язык».....	27

## **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Программа итоговой государственной аттестации (далее - «Программа») определяет порядок проведения итоговой аттестации по основной образовательной программе высшего образования (бакалавриат) по направлению подготовки: 670300 «Технология транспортных процессов» составлена в соответствии:

- Законом Кыргызской Республики «Об образовании» 2003 года с изменениями и дополнениями;
- Положением об образовательной организации высшего профессионального образования Кыргызской Республики;
- Государственным образовательным стандартом высшего профессионального образования (ГОС ВПО) подготовки бакалавров по направлению подготовки: 670300 «Технология транспортных процессов».

Положением «Об итоговой государственной аттестации выпускников высших учебных заведений Кыргызской Республики» от 29 мая 2012 года № 346;

- Положением о государственной итоговой аттестации выпускников по образовательным программам высшего образования Кыргызского авиационного института им. И. Абраимова от 23.05.2018 г.

## **ВИДЫ, ОБЪЕМ И ФОРМЫ ПРОВЕДЕНИЯ ИТОГОВОЙ АТТЕСТАЦИИ**

Итоговая государственная аттестация бакалавров проводится в форме Государственного экзамена по спец дисциплинам (дисциплинам профессионального цикла) и защиты выпускной квалификационной работы (ВКР).

Трудоемкость Государственной итоговой аттестации составляет 10 зачетных единиц в 8 (восьмом) семестре, включая время на подготовку и защиту выпускной квалификационной работы. По результатам государственной итоговой аттестации Государственная аттестационная комиссия принимает решение о присвоении студенту квалификации по образовательной программе бакалавриата направления подготовки 670300 «Технология транспортных процессов» и выдаче диплома государственного образца о высшем образовании. К Государственному экзамену допускаются лица, завершившие полный курс по основной профессиональной образовательной программе высшего образования и успешно прошедшие все предшествующие аттестационные испытания, предусмотренные учебным планом.

Сроки проведения государственных аттестационных испытаний устанавливаются на основании графика учебного процесса и учебного плана по основной профессиональной образовательной программе высшего образования.

## **ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЭКЗАМЕНА**

Государственный экзамен наряду с требованиями к содержанию дисциплин учитывает также общие требования к выпускнику, предусмотренные Государственным образовательным стандартом высшего профессионального образования.

Сдача государственного экзамена проводится на открытых заседаниях государственных аттестационных комиссий, состоящих из профессорско-преподавательского состава института, а также лиц, приглашенных из сторонних организаций: специалистов предприятий, учреждений и организаций - потребителей кадров данного профиля, ведущих преподавателей и научных работников других высших учебных заведений.

В соответствии с Государственным образовательным стандартом высшего профессионального образования по образовательной программе бакалавриата 670300 «Технология транспортных процессов» содержание государственного экзамена устанавливает институт (кафедра). В его состав в обязательном порядке должны

включаться основные вопросы по учебным дисциплинам направления подготовки. Предлагаемая структура программы позволяет осуществить комплексный контроль знаний студентов по основным вопросам различных дисциплин подготовки выпускников бакалавров, предусмотренным образовательным стандартом.

Программа итогового государственного экзамена подлежит рассмотрению и актуализации на заседании выпускающей кафедры «Летно-технической эксплуатации воздушных судов и организации управления в транспортных системах». Программа государственного экзамена своевременно доводится до сведения студентов. Государственный экзамен проводится в восьмом семестре. Расписание государственных экзаменов доводится до сведения студентов не позднее, чем за месяц до начала государственной итоговой аттестации. Экзаменационные билеты и программа подготавливаются и утверждаются выпускающей кафедрой «Летно-технической эксплуатации воздушных судов и организации в транспортных системах». В процессе подготовки к государственному экзамену студентам читаются обзорные лекции и проводятся консультации преподавателями из числа профессорско-преподавательского состава кафедры.

На государственном экзамене студенты получают экзаменационный билет, включающий четыре вопроса из содержания дисциплин, входящих в экзамен. При подготовке к ответу студенты делают необходимые записи по каждому вопросу на выданых секретарем экзаменационной комиссии листах бумаги с печатью учебного управления.

В процессе ответа и после его завершения по всем вопросам экзаменационного билета членами экзаменационной комиссии с разрешения ее председателя могут быть заданы уточняющие и дополнительные вопросы в пределах перечня вопросов, вынесенного на государственный экзамен. При проведении государственного экзамена на каждого обучающегося секретарем комиссии заполняется протокол с указанием номера билета, перечня вопросов.

## **ПЕРЕЧЕНЬ ПЛАНИРУЕМЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ПРИ ПРОХОЖДЕНИИ ИТОГОВЫХ ГОСУДАРСТВЕННЫХ АТТЕСТАЦИОННЫХ ИСПЫТАНИЙ**

Требования к профессиональной подготовленности выпускников разработаны в соответствии с требованиями Государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования по образовательной программе бакалавриата 670300 «Технология транспортных процессов».

В процессе прохождения государственной итоговой аттестации выпускник должен проявить владение следующими компетенциями:

### **Компетенции, приведенные в ГОС ВПО 670300 «Технология транспортных процессов»**

Выпускник по направлению подготовки 670300 «Технология транспортных процессов» присвоением академической степени «бакалавр» в соответствии с целями ООП и задачами профессиональной деятельности, указанными в пп.3.4 и 3.8 настоящего ГОС ВПО, должен обладать следующими компетенциями:

#### ***профессиональными (ПК):***

- способен к осуществлению с учетом требования рыночной конъюнктуры и современных достижений науки техники, разработки мер по усовершенствованию систем управления на транспорте (ПК-1);

- готов к реализации стратегии предприятия и достижение наибольшей эффективности производства и качества работ (ПК-2);

- готов к организации работы коллектива исполнителей, принятие управленческих решений в условиях различных мнений (ПК-4);

- готов к нахождению компромисса между различными требованиями (стоимости, качества, безопасности и сроков исполнения) как при долгосрочном, так и при краткосрочном планировании и определение оптимального решения (ПК-5).

- готов к анализу производственно-хозяйственной деятельности транспортных предприятий (ПК-6);

- готов к комплексной оценке эффективности функционирования систем организации движения (ПК-7);

- способен к консультированию по различным транспортным проблемам методами расчета транспортных показателей(ПК-8);

- готов к формированию целей проекта решения транспортных задач, критериев и показателей достижения целей, построение структуры их взаимосвязей, выявление приоритетов решения задач с учетом показателей экономической и экологической безопасности (ПК-9);

- готов к разработке обобщенных вариантов решения проблемы, анализ этих вариантов, прогнозирование последствий, нахождение компромиссных решений в условиях многокритериальности, неопределенности, планирование реализации проекта(ПК-10);

- умеет проводить технико-экономический анализ, изыскивать возможности сокращения цикла выполнения работ, содействие подготовке процесса их выполнения, обеспечению необходимыми техническими данными, материалами, оборудованием(ПК-11);

- владеет: основами методики разработки проектов и программ для отрасли, проведения необходимых мероприятий, связанных с безопасной и эффективной эксплуатацией транспортных средств, их агрегатов, систем и элементов, а также выполнения работ по стандартизации технических средств, систем, процессов, оборудования и материалов; основами умений рассмотрения и анализа различной технической документации (ПК-12);

-умеет разрабатывать и использовать графическую техническую документацию(ПК-13);

- владеет знаниями направлений полезного использования природных ресурсов, энергии и материалов при эксплуатации транспортных средств (ПК-14);

- владеет знаниями организационной структуры, методов управления и регулирования, критериев эффективности применительно к конкретным видам транспортных средств (ПК-15);

- способен в составе коллектива исполнителей к анализу передового научно-технического опыта и тенденций развития перевозочного процесса (ПК-16);

- владеет умением проводить измерительный эксперимент и оценивать результаты измерений (ПК-17);

- владеет умением изучать и анализировать необходимую информацию, технические данные, показатели и результаты работы по совершенствованию перевозочного процесса, проводить необходимые расчеты, используя современные технические средства (ПК-18);

- готов к участию в составе коллектива исполнителей к деятельности по организации управления транспортом (ПК-19);

- способен к работе в составе коллектива исполнителей в области реализации управленческих решений по организации производства и труда, организации работы по повышению научно-технических знаний работников (ПК-20);

- готов использовать приемы и методы работы с персоналом, методы оценки качества и результативности труда персонала(ПК-21);

- готов к кооперации с коллегами по работе в коллективе по работе в коллективе, к совершенствованию документооборота в сфере планирования и управления оперативной деятельностью эксплуатационной организации (ПК-22);

- готов к проведению в составе коллектива исполнителей технико-экономического анализа, поиска путей сокращения издержек (ПК\_23);
- способен оценить риск и определить меры по обеспечению безопасной и эффективной эксплуатации транспортных средств (ПК-24);
- способен составлять графики работ, заказы, заявки, инструкции, пояснительные записки, технологические карты, схемы и другую техническую документацию, а также установленную отчетность по утвержденным формам, следить за соблюдением установленных требований, действующих норм, правил и стандартов (ПК-25);
- способен в составе коллектива исполнителей к оценке затрат и результатов деятельности эксплуатационной организации (ПК-26);
- способен в составе коллектива исполнителей к использованию основных нормативных документов по вопросам интеллектуальной собственности, проводить поиск по источникам патентной информации (ПК-27);
- владеет знаниями основ физиологии труда и безопасности жизнедеятельности; умениями грамотно действовать в аварийных и чрезвычайных ситуациях, являющихся следствием эксплуатации транспортных средств (ПК-28).
- владеет знаниями экономических законов, действующих на предприятиях автотранспорта, их применения в условиях рыночного хозяйства республики (ПК-29).

## **ОЦЕНОЧНЫЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ИТОГОВОЙ АТТЕСТАЦИИ В ФОРМЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЭКЗАМЕНА**

- критерии оценивания
- правильные ответы на поставленные вопросы;
- показатель оценивания
- процент верных ответов на вопросы;
- шкала оценивания (оценка) – выделено 4 уровня оценивания.

Результаты государственного экзамена определяются оценками "отлично", "хорошо", "удовлетворительно", "неудовлетворительно". Оценки "отлично", "хорошо", "удовлетворительно" означают успешное прохождение государственного аттестационного испытания. Формирование оценки осуществляется с использованием балльно-рейтинговой системы оценки знаний студентов.

Общий рейтинговый балл студента	оценка
90-100	5 (отлично)
65-89	4 (хорошо)
50-64	3 (удовлетворительно)
0-49	2(неудовлетворительно)

Решение государственной экзаменационной комиссии принимается на закрытом заседании, простым большинством голосов членов комиссии, участвующих в заседании. При равном числе голосов голос председателя комиссии является решающим.

Итоговая оценка по экзамену заносится в протокол, сообщается студенту и проставляется в зачетную книжку. Протокол и запись в зачетной книжке подписывают председатель и члены экзаменационной комиссии. Студенты, успешно сдавшие государственный экзамен, допускаются к защите выпускных квалификационных работ. Студент, получивший неудовлетворительную отметку за государственный экзамен, не допускается к защите выпускной квалификационной работы.

**Содержание программы по дисциплине  
«Организация обслуживания воздушного движения»**

**1. Дать определение термину «Аварийная стадия».**

Дать определение, назначение и применяемость.

**2. Очередность захода на посадку.**

Дать необходимые определения и пояснения на примерах.

**3. Продольное эшелонирование по ППП в зоне взлета и посадки.**

Дать необходимые определения и пояснения с применением данных АПКР.

**4. Дать определение термину «Зональная навигация (RNAV)».**

Дать определение, назначение и применяемость.

**5. Продольное эшелонирование по ППП в зоне подхода.**

Дать необходимые определения и пояснения с применением данных АПКР.

**6. Продольное эшелонирование по ППП за пределами зоны подхода.**

Дать необходимые определения и пояснения с применением данных АПКР.

**7. Дать определение термину «Аэродром»**

Дать определение, назначение и классификацию.

**8. УВД при прилете. Стандартные разрешения для прибывающих воздушных судов.**

Дать необходимые определения и пояснения на примерах.

**9. Дать определение термину «Векторение».**

Дать определение, назначение и применяемость.

10. Дать определение термину «Использование воздушного пространства».

Дать необходимые определения и пояснения и общую характеристику.

**11. Руление по воздуху.**

Дать определение, назначение и применяемость.

**12. Задачи обслуживания воздушного движения.**

Перечислить основные задачи ОВД, дать необходимые пояснения.

**13. Виды обслуживания воздушного движения.**

Перечислить виды ОВД, дать необходимые пояснения.

**14. На какие три части подразделяется диспетчерское обслуживание воздушного движения.**

Перечислить данные структуры и дать необходимые пояснения.

**15. Классификация воздушного пространства в КР.**

Дать пояснения в соответствии Воздушным Кодексом КР и Документами ИКАО.

**16. Маршруты обслуживания воздушного движения.**

Дать информацию по существу вопроса и необходимые пояснения.

**17. Сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM).**

Рассказать цель использования RVSM и дать необходимые пояснения.

**18. Передачи ATIS для прибывающих и вылетающих воздушных судов (какие элементы включены в информацию ATIS?).**

Рассказать о назначении ATIS и объёме информации в сообщениях.

**19. Аварийным оповещением обеспечиваются:**

Дать определение, назначение и адресаты оповещения.

**20. Управление скоростью ВС в горизонтальной плоскости. Общие правила.**

Указать цель управления скоростью, перечислить правила, дать пояснения.

**21. Управление скоростью снижающихся и прибывающих ВС. Общие правила.**

Указать цель управления скоростью, перечислить правила, дать пояснения.

**22. Переход от полета по ППП к полету по ПВП.**

Пояснить правила перехода в соответствии с требованиями АПКР, дать пояснения.

**23. Классификация воздушных судов по категориям турбулентности в следе.**

Рассказать о классификации и дать необходимые пояснения.

**24. Стандартные диспетчерские разрешения для вылетающих воздушных судов (содержание).**

Рассказать о содержании диспетчерских пояснений, дать необходимые пояснения.

**25. Стандартные диспетчерские разрешения для прибывающих воздушных судов (содержание).**

Рассказать о содержании диспетчерских пояснений, дать необходимые пояснения.

**26. Визуальный заход на посадку.**

Рассказать о порядке и правилах использования захода по ПВП.

**27. Абсолютная высота принятия решения (DA) или относительная высота принятия решения (DH).**

Дать определение ВПР, назвать уровни отсчёта.

**28. Коды ВОРЛ общие правила. Распределение кодов для КР. Коды в условиях аварийной ситуации.**

Рассказать о сущности и цели использования данных кодов.

**29. Векторение. Общие положения.**

Дать определение, суть и правила применения векторения

**30. Зоны ожидания. Общие положения (время на пути удаления, угловая скорость, крен). Зоны ожидания в РА Манас/Ош.**

Рассказать о назначении и порядке использования зоны ожидания.

<b>Основная литература:</b>	Курс ИКАО «Подготовка персонала в области авиационной безопасности».
<b>Дополнительная литература:</b>	Авиационные Правила Кыргызской Республики: - АПКР-6 «Эксплуатация воздушных судов», 2016 г. - АПКР-12 «Поиск и спасение», 2016 г. - АПКР-17 «Авиационная безопасность», 2016 г. - АПКР-18 «Перевозка опасных грузов по воздуху», 2016 г.

**Содержание программы по дисциплине  
«Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного  
процесса»**

**1. Современное состояние гражданской авиации в Кыргызстане.**

Гражданская авиация Кыргызской Республики является важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры, ее эффективное и устойчивое развитие и функционирование необходимым условием обеспечения национальной безопасности, устойчивого экономического роста.

По данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики, доля авиационных перевозок в общем объеме пассажирооборота составляет 15,8%, а в общем объеме грузоперевозок - 5%.

С 2015 по 2019 годы наблюдается увеличение пассажиропотока почти в четыре раза. Приведенные данные указывают на возрастание роли авиаперевозок в целом по республике и особенно на международных воздушных линиях. На повышение пассажиропотока повлияло увеличение экономической и торговой активности населения и усиление миграционных потоков граждан республики в другие страны. Также, Кыргызская Республика становится транзитным пунктом миграции населения из соседних стран.

В настоящее время в КР имеют сертификат Эксплуатанта 13 авиакомпаний, из них 5 занимаются пассажирскими перевозками. Основную массу авиационных перевозок за пределы Кыргызской Республики осуществляют иностранные авиакомпании.

Низкий уровень эксплуатации международных воздушных линий Кыргызской Республики местными авиаперевозчиками, как в количественном, так и емкостном отношении по сравнению с иностранными авиаперевозчиками, существует на протяжении нескольких последних лет.

Общий пассажиропоток за январь-сентябрь 2019 года имеет небольшой рост по сравнению с тем же периодом 2018 года. Так общий пассажиропоток увеличился на 4,2%, по международным линиям – на 6,4%. Объем перевозок Кыргызскими авиакомпаниями сохраняет тенденцию к снижению пассажирских перевозок. Так за анализируемый период ими перевезено 848601 пассажиров, со снижением на 20,6%. В том числе по международным рейсам перевезено 418182 пассажиров, что на 32,3% меньше по сравнению с тем же периодом 2018 года. По внутренним линиям также наблюдается незначительное снижение пассажиропотока – до 4,7 %.

Слабо развит рынок грузовых перевозок, мощности имеющегося грузового терминала используются всего на 18-20%.

Ежегодный объем грузоперевозок через аэропорты Кыргызской Республики составляет 7%. Кыргызская Республика имеет соглашения о воздушном сообщении с 31 государствами мира, из них регулярные полеты выполняются в города стран: России, Казахстана, Узбекистана, Таджикистана, Китая, Турции, Монголии, Индии, ОАЭ, Кувейт. На сегодняшний день в Кыргызской Республике функционируют 31 регулярная международная воздушная линия и 4 внутренних воздушных линий, из них 1 - сезонная.

## **2.Анализ и оценка текущих тенденций развития ГА в КР.**

Гражданская авиация Кыргызской Республики находится в «Черном списке» Европейского союза с 2006 года. Причиной нахождения в вышеуказанном списке явилось тот факт, что на момент проверки в 2006 году состояние гражданской авиации Кыргызской Республики не в полной мере соответствовало требованиям Международной организации гражданской авиации (далее - ИКАО).

С момента проведения аудита в 2016-2019 годы были устранены основные замечания экспертов Еврокомиссии. Эксперты ИКАО также отметили положительную динамику в обеспечении безопасности полетов в Кыргызской Республике. Несмотря на тенденцию увеличения объема пассажирских авиаперевозок, в последнее десятилетие инфраструктура аэропортов не получает должного развития. Основные работы в сфере развития инфраструктуры осуществляются лишь в аэропортах «Манас», «Ош» и «Иссык-Куль». Учитывая горные условия и труднодоступность некоторых регионов страны, сохранена минимальная аэродромная сеть, которую необходимо поддерживать в рабочем состоянии. Это связано со многими факторами, в первую очередь, геополитическими и социальными. В основном, сохранены аэропорты, расположенные в отдаленных приграничных регионах, которые используются местными жителями в экстремальных и чрезвычайных ситуациях, а также для авиаперевозок официальных лиц.

В то же время, аэропорты внутренних воздушных линий значительное время остаются убыточными, в силу того, что полеты в эти аэропорты не выполняются или количество выполняемых рейсов является недостаточным.

Основной причиной сложившейся ситуации является тот факт, что многие жители регионов не в состоянии покупать авиабилеты на внутренние рейсы, предпочитают более дешевый и доступный наземный транспорт. Другой причиной является отсутствие в воздушном парке авиакомпаний Кыргызской Республики воздушных судов вместимостью 50-70 кресел для выполнения полетов по внутренним воздушным линиям.

Необходимо усилить государственную поддержку развития региональных аэропортов и авиакомпаний Кыргызской Республики, выполняющих внутренние рейсы. Несмотря на существующее состояние инфраструктуры аэропортов, Кыргызская Республика имеет выгодное географическое расположение. Кроме того, имеется огромный потенциал для развития транзитных авиаперевозок. По оценкам специалистов, Кроме того, необходимо провести работу по расширению географии международных полетов, с предоставлением

пятой степени свободы воздуха при выполнении регулярных авиарейсов, связывающих европейские страны со странами Юго-Восточной Азии.

В целом, для решения проблем и развития внутренних воздушных линий необходимы меры по усилению государственной поддержки авиаперевозчиков в приобретении воздушных судов, с предоставлением льгот и других видов поддержки для развития региональных аэропортов.

### **3. Проблемы гражданской авиации в Кыргызстане.**

Средний возраст эксплуатируемых пассажирских воздушных судов составляет 22 года, что естественно оказывается на их техническом состоянии. В Кыргызской Республике отсутствует современный технический центр для обслуживания воздушных судов западных производителей.

В настоящее время отечественные авиакомпании не имеют возможности приобрести новые воздушные суда от производителей.

География текущих и потенциальных международных воздушных перевозок Кыргызской Республики требует наличия у отечественных авиаперевозчиков современных региональных, среднемагистральных и дальнемагистральных воздушных судов вместимостью от 50 до 250 пассажиров и дальностью полета от 2000 до 6000 км и более. Стоимость указанных воздушных судов достаточно высокая и составляет порядка 20 и более млн. долларов США. В связи с этим приобретение воздушных судов в эксплуатационную (или оперативную) аренду является наиболее возможным с точки зрения текущих финансовых возможностей отечественных авиакомпаний.

Кыргызская Республика не является производителем воздушных судов, запасных частей к ним и другого авиационного оборудования. Кроме этого, определенные виды технического обслуживания и ремонта воздушных судов требуют наличия соответствующих помещений (ангаров, лабораторий, испытательных стендов и других видов средств и оборудования), приобретение в собственность или строительство которых отечественными авиаперевозчиками на данный момент является невозможным или нецелесообразным из-за их дороговизны. В связи с этим такие виды технического обслуживания производятся в соответствующих сертифицированных организациях за пределами Кыргызской Республики.

### **4. Приоритетные направления гражданской авиации в Кыргызстане.**

**Приоритет 1** - Повышение уровня безопасности полетов отечественных авиаперевозчиков.

**Приоритет 2** - Совершенствование системы государственного управления органа гражданской авиации.

**Приоритет 3** – Необходимость обновления парка воздушных судов.

**Приоритет 4** - Создание современного центра технического обслуживания воздушных судов.

**Приоритет 5** - Совершенствование системы кадрового обеспечения гражданской авиации.

**Приоритет 6** - Совершенствование системы обслуживания воздушного движения.

**Приоритет 7** - Развитие инфраструктуры аэропортов Кыргызской Республики.

### **5. Основные факторы, влияющие на объемы перевозок воздушным транспортом.**

Факторы	Направление	
	Сдерживающие рост	Стимулирующие рост

<i>Макроэкономические</i>	Спад производства Девальвация валюты Рост стоимости перелетов	Рост населения государства Рост личного дохода населения Появление новых сегментов рынка Смягчение валютных ограничений Скидки и реклама
<i>Микроэкономические</i>	Рост цен для покрытия расходов Эксплуатационные расходы превышают инфляцию Расходы на контроль шума и эмиссии Недостаток капитала	Модернизация ВС Рост топливной эффективности ВС Удешевление капитала Снижение себестоимости Улучшение технологии
<i>Эксплуатационные</i>	Госрегулирование Перегрузка аэропортов Плохие коммуникации	Расширение сетей полетов Новые аэропорты Либерализация рынка

## 6. Авиакомпания и его основные производственные задачи.

Основными производственными задачами авиакомпаний являются:

- эксплуатация закреплённых за ними внутренних и международных линий на основе свидетельства эксплуатанта;
- обеспечение безопасности, регулярности полётов и высокой культуры обслуживания пассажиров и клиентуры на соответствующих авиалиниях;
- обеспечение качественного обслуживания авиационной техники
- подготовка квалифицированных кадров для полётов как на внутренних, так и на международных ВЛ;
- взаимодействие различными министерствами, ведомствами и т. д., направленное на улучшение качества обслуживания потребителей ВТ.

## 7. Производственные показатели перевозочной деятельности предприятий воздушного транспорта.

- количество перевезенных пассажиров на рейсах авиакомпаний;
- количество перевезенного груза на рейсах авиакомпаний;
- количество перевезенной почты на рейсах авиакомпаний;
- количество выполненных рейсов за летний период времени (сезон, полгода, год);
- налет часов авиакомпаний за летный период времени (сезон, полгода, год);
- пассажиропоток (вылетающих, прилетевших, транзитных и трансферных);
- количество обработанного багажа пассажиров при оформлении на рейсы в аэровокзалах аэропортов;
- количество обработанного платного багажа пассажиров;
- количество обработанного груза при оформлении на рейсы в грузовых терминалах аэропортов;
- количество обработанной почты;

- количество обслуженных рейсов авиакомпаний (самолето – вылето -прилетов).

## **8. Основные виды деятельности авиапредприятий.**

- ✓ организация и выполнение авиационных перевозок по международным и внутренним авиалиниям на регулярной и чартерной основе в соответствии с действующими международными договорами и лицензиями на эксплуатацию авиалиний, выдаваемых в установленном порядке;
- ✓ обслуживание пассажиров, предоставление им различного рода услуг в аэровокзалах и на борту воздушных судов;
- ✓ обслуживание грузов отправителей и получателей;
- ✓ продажа пассажирских и грузовых перевозок;
- ✓ поддержание летной годности воздушных судов;
- ✓ обеспечение качественного обслуживания авиационной техники и инженерного персонала;
- ✓ обеспечение авиационной безопасности;
- ✓ обеспечение безопасности и регулярности полётов;
- ✓ высокой культуры обслуживания пассажиров и клиентуры в аэровокзалах на борту воздушных судов на внутренних и международных авиалиниях;
- ✓ подготовка квалифицированных кадров.

## **9. Основные показатели перевозочной деятельности авиапредприятий.**

- количество перевезенных пассажиров на рейсах авиакомпаний;
- количество перевезенного груза на рейсах авиакомпаний;
- количество перевезенной почты на рейсах авиакомпаний;
- количество выполненных рейсов за летний период времени (сезон, полгода, год);
- налет часов авиакомпаний за летный период времени (сезон, полгода, год);
- пассажиропоток (вылетающих, прилетевших, транзитных и трансферных);
- количество обработанного багажа пассажиров при оформлении на рейсы в аэровокзалах аэропортов;
- количество обработанного платного багажа пассажиров;
- количество обработанного груза при оформлении на рейсы в грузовых терминалах аэропортов;
- количество обработанной почты;
- количество обслуженных рейсов авиакомпаний (самолето – вылето -прилетов).
- пассажирооборот, который рассчитывается, как произведение числа перевезенных, за определенное время, пассажиров на расстояние перевозки;
- коэффициент занятости пассажирских кресел на рейсах компаний за летний период времени (год, декада);
- тоннокилометраж, который рассчитывается, как произведение тонн перевезенных грузов за определенное время на расстояние перевозки.

## **10. Тариф и его классификации.**

Утвержденная в установленном порядке сумма, взимаемая авиаперевозчиком за перевозку пассажира в соответствии с применяемым классом обслуживания, от пункта отправления до пункта назначения по определенному маршруту - это *тариф* (цена за перевозку). В международной практике воздушных перевозок существуют отдельные группы тарифов, которые определяются порядком их разработки и условиями применения.

**Классификация тарифов:** опубликованные тарифы IATA, опубликованные тарифы авиакомпаний, конфиденциальные тарифы авиакомпаний и специальные предложения.

**Опубликованные тарифы IATA** устанавливаются Международной Ассоциацией Авиаперевозчиков, призванной защищать коммерческие интересы входящих в нее участников. Международные тарифы, регулируемые IATA, являются базисными; не зависят от авиакомпаний; приводятся во всех международных системах бронирования и

печатаются во всех тарифных справочниках, в связи с чем и называются опубликованными. Опубликованные тарифы IATA используются при расчетах сложных маршрутов, где участвуют несколько перевозчиков.

**Опубликованные тарифы авиакомпаний** представляют собой тарифы, разработанные конкретным авиаперевозчиком на конкретном направлении, они устанавливаются по согласованию с IATA, поэтому отличаются от них ненамного (разница может составлять от 2 до 10 \$ США). Опубликованные тарифы авиакомпаний, так же как и опубликованные тарифы IATA, применяются при расчете воздушных маршрутов с участием нескольких перевозчиков.

**Конфиденциальные тарифы авиакомпаний** являются коммерческой тайной каждой авиакомпании, нигде не публикуются и недоступны в международных системах бронирования. Предлагаются они на простых маршрутах, выполняемых одним перевозчиком. Эти тарифы более дешевые по сравнению с опубликованными и зависят от спроса и конкуренции на данном направлении. Особенностью конфиденциальных тарифов является выполнение многих специальных условий их применения, а также возможность приобретения билетов по ним только в точке начала перевозки.

**Специальные предложения (по существу — рекламные тарифы).** Их основной целью является желание авиакомпаний «напомнить о себе», привлечь пассажиров на новые рейсы, сохранить конкурентоспособность на старом направлении, заполнить незагруженные рейсы в несезон. Спец.предложения периодически разрабатываются как на внутренних, так и на международных линиях.

## **11. Регулярные рейсы. Отличительные особенности регулярных рейсов.**

Регулярные рейсы выполняются в соответствии с опубликованным расписанием по договорным авиалиниям на основе соглашений о воздушном сообщении между договаривающимися государствами. В расписании указаны маршрут полета, промежуточные пункты посадок, время вылета и прилета и каждый пункт маршрута, частота движения и тип самолета. Изменение этих условий выполнения регулярных рейсов может быть произведено только при взаимном согласии договаривающихся стран.

### **Отличительные особенности регулярных рейсов:**

1. Регулярные рейсы выполняются крупными кыргызскими и зарубежными авиакомпаниями строго по расписанию. Даже если вы будете один в самолете, лайнер все равно полетит. Для авиакомпании важна репутация, поэтому рейс по определению не может быть отменен из-за недобора пассажиров.
2. Салон самолета разделен на три класса: первый, бизнес и эконом-класс. Самый комфортабельный и дорогой — это первый класс. Затем идет бизнес-класс. А самые бюджетные билеты можно купить в эконом-класс, который занимает около 85% самолета.
3. Регулярные рейсы осуществляются авиакомпанией круглый год. Они могут быть необязательно ежедневными, но всегда в одно и то же время весь год. Купить билеты на регулярные рейсы можно в любое время, независимо от популярности или сезонности направления.
4. Билеты на регулярный рейс можно вернуть, если поменялись планы. Как правило, авиакомпании предлагают за отдельную плату услугу 100% возврата денег. Однако, если не оплачивать дополнительный сервис, авиаперевозчик обязан вернуть небольшой процент от суммы билетов.
5. Авиакомпании в связи с большой конкуренцией предлагают бонусные программы. На регулярных рейсах могут действовать скидки для пенсионеров, студентов, детей или часто летающих пассажиров. Плюс ко всему часто устраиваются распродажи на регулярные рейсы.

## **12. Нерегулярные рейсы и их классификация. Особенности перелета чартерными**

**рейсами.**

**Нерегулярные рейсы** выполняются на разовой или групповой основе в соответствии со специальным разрешением. Они, в свою очередь, делятся на:

- Дополнительные рейсы выполняются по тем же авиалиниям, что и регулярные, но по особому расписанию.

Дополнительный рейс может быть выполнен с согласия партнера, при условии, что загрузка не может быть перевезена регулярными рейсами партнеров. Дополнительный рейс, как правило, выполняется в тот же день, что и регулярный, но в любом случае не позже и не ранее, чем за 24 ч от времени выполнения регулярного рейса, указанного в расписании полетов.

- Специальные рейсы выполняются со специальным заданием, как по маршруту регулярных рейсов, так и по особому маршруту. Как правило, разрешение на выполнение специальных рейсов запрашивается по дипломатическим каналам.

- Чarterные рейсы - выполняются на коммерческой основе в соответствии со специальным договором чартера между перевозчиком (фрахтовщиком) и заказчиком (фрахтователем).

#### **Особенности перелета регулярными рейсами:**

- ✓ Стоимость билета дороже билета на чarterном рейсе.
- ✓ Существует множество тарифов с различными штрафами при возврате билета.
- ✓ При покупке билета важно обращать внимание на статус билета (требуется ли подтверждение на обратном вылете).
- ✓ Перенос рейса и замена аэропорта невозможны (за исключением форс-мажора).
- ✓ Задержка рейса может быть – по техническим причинам, погодным условиям и др.
- ✓ Замена воздушного судна зависит от количества проданных авиакомпанией билетов.
- ✓ Наличие скидок для детей.
- ✓ Программа скидок (бонусов) для часто летающих пассажиров.
- ✓ Возможна допустимая авиакомпаниейстыковка рейсов, при ее нарушении, авиакомпания берет на себя размещение и доставку следующим рейсом.

### **13. Планирование и организация коммерческой деятельности авиакомпании.**

Планирование является одной из главных составляющих управления коммерческой деятельности авиакомпании. Первый этап планирования коммерческой деятельностью авиакомпании – это определение целей. Цели коммерческой работы авиакомпании должны быть четко сформулированы и затем в письменном виде доведены до всех ее служб. При несоблюдении этих условий все усилия руководства компании могут оказаться напрасной тратой времени, материальных средств и людских ресурсов. Как долгосрочные, так и ближайшие цели обязательно должны быть конкретными. При этом цели рыночной коммерческой деятельности должны иметь как программный характер для всей авиакомпании, так и конкретный для каждого рода рыночной коммерческой деятельности, а также должны быть поставлены конкретные задачи для каждого подразделения и каждого отдельного работника.

Выработка стратегии и тактики является вторым этапом планирования в управлении коммерческой деятельностью авиакомпании. Стратегия – это всеобщий план действий, направленный на достижение поставленной задачи. Тактика – это детальные методы и техника исполнения стратегических замыслов авиакомпаний.

Следующим этапом планирования рыночной коммерческой деятельности является определение путей достижения поставленных целей в соответствии с рыночной стратегией авиакомпании. Для этого должен быть составлен план действий, иначе деятельность авиакомпании не имеет ясного смысла и целенаправленности в выполнении поставленных задач. По продолжительности действия разрабатываемых планов, планирование делится на краткосрочное и долгосрочное.

Краткосрочное планирование может быть декадное, месячное, квартальное, полугодовое и

годовое. Долгосрочное планирование может быть от одного до 5 лет, от 5 до 10 лет, от 10 до 15 лет. Планирование на более длительный срок будет уже перспективным планированием.

**Организация коммерческой деятельности авиакомпании.** Организация исполнения – процесс направления усилий людей для достижения намеченных целей с максимальным эффектом и при высокой степени координации деятельности подразделений и отдельных исполнителей. Отсюда следует, что основными составляющими организации как функции управления являются: координация коммерческой деятельности; расстановка кадров; исполнение.

#### **14. Агентская продажа перевозок. Основные преимущества агентской продажи.**

Основными задачами авиакомпании при работе с агентами являются:

сегментирование агентов с целью индивидуализации подхода к различным агентским группам;

доступность и четкая формулировка условий предоставления статуса агента авиакомпании;

повышение эффективности системы комиссии награждения путем введения бонусных комиссионных;

создание эффективной системы контроля работы агентов;

укрепление отношений с агентами;

организация информационной поддержки агентов;

улучшение бизнес-процессов в системе продаж и дистрибуции.

#### **Основные преимущества агентской продажи:**

- высокая эффективность, так как авиакомпании дешевле иметь дело с 5 агентами, каждый из которых продаст 100 билетов, чем вступать в прямой контакт с 500 потенциальными пассажирами;
- пассажиры при приобретении билета нередко не в состоянии однозначно определить сразу нужный им рейс и нуждаются в советах опытных агентов о том, какого перевозчика лучше выбрать;
- поскольку агент нередко продает туристический пакет своему клиенту, в который входит не только авиабилет, но и проживание в гостинице, наземный трансферт и прочее, клиента стоимость такого турпакета устраивает, хотя цена билета могла показаться чрезмерно высокой;
- агент предоставляет потребителю дополнительные услуги, например, визу, страхование, что повышает привлекательность агентов.

#### **15. Международные организации, регулирующие деятельность воздушного транспорта.**

Международная организация гражданской авиации (ICAO).

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA).

Международный совет аэропортов (ACI).

#### **16. Международная организация гражданской авиации (ICAO).**

**ICAO (International Civil Aviation Organization)** – Международная организация гражданской авиации, (специальное учреждение ООН), регулирующая вопросы деятельности гражданской авиации, включая вопросы использования воздушного пространства, безопасности полетов и пр., и разрабатывающая "Стандарты и рекомендуемую практику организации деятельности гражданской авиации".

Основными задачами Международной организации гражданской авиации, сформулированными в преамбуле Чикагской конвенции 1944 года, на основании которой была создана ИКАО, являются определение принципов и принятие договаривающимися государствами мер, «чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и

экономично». ИКАО является постоянным международным органом, осуществляющим на практике эти принципы. Чикагская конвенция 1944 года установила привилегии и ограничения для всех договаривающихся государств, обеспечила принятие международных стандартов и рекомендуемой практики, отрегулировала вопросы аэронавигации, рекомендовала устанавливать навигационные средства и оборудование и предлагала содействовать воздушным перевозкам посредством ограничения таможенных и иммиграционных формальностей. Конвенция признала принцип, согласно которому каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией и предусматривала, что никакое регулярное международное воздушное сообщение не может осуществляться над территорией договаривающегося государства без его предварительного согласия.

Целями и задачами ИКАО являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы:

- 1) обеспечить безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире;
- 2) поощрять искусство конструирования и эксплуатации воздушных судов в мирных целях;
- 3) поощрять развитие воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств международной гражданской авиации;
- 4) удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- 5) предотвращать экономические потери, вызванные неразумной конкуренцией;
- 6) обеспечивать полное уважение прав договаривающихся государств и справедливые для каждого договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые международным воздушным сообщением;
- 7) избегать дискриминации в отношении договаривающихся государств;
- 8) способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации;
- 9) оказывать общее содействие развитию международной гражданской аэронавтики во всех ее аспектах.

## **17. Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA).**

**IATA (International Air Transportation Association)** - неправительственная международная организация, разрабатывающая рекомендации по уровню, построению и правилам применения тарифов, единые общие условия перевозок, в том числе, стандарты обслуживания пассажиров. Международная ассоциация воздушного транспорта является наиболее влиятельной неправительственной международной организацией, объединяющей свыше 200 авиакомпаний мира, выполняющих регулярные международные полеты.

ИАТА занимается реализацией политики и стандартов ИКАО, их применением к реальным условиям различных регионов, аэропортов, решает конкретные проблемы международных перевозок, разрабатывает правила, руководства, авиатарифы, осуществляет программы стандартизации, унификации и автоматизации производственных процессов в авиакомпаниях и аэропортах, систему мер обеспечения безопасности полетов, технической эксплуатации и ремонта авиатехники. На сегодняшний день структура ИАТА разделена на две организации:

- I. Отраслевая ассоциация «Трейд Ассошиэйшн», которая занимается техническими, юридическими, финансовыми вопросами воздушного транспорта, безопасностью полетов, развитием аэропортов, навигацией, экономическими и коммерческими исследованиями, стандартизацией перевозок пассажиров, багажа, груза, безопасностью в аэропортах, взаимоотношениями с агентами, многосторонними соглашениями, правилами и процедурами перевозок и др.

II. Ассоциация по координации тарифов. Работа по координации тарифов включает в себя анализ эксплуатационных расходов, установление тарифов, правила построения тарифов, аэропортовые сборы, комиссионные.

Высшим органом ИАТА является ежегодная Генеральная конференция.

#### **18. Международный совет аэропортов (ACI).**

Airport Concil International (ACI) – Международный совет аэропортов, является некоммерческой (неприбыльной) организацией, на которую распространяются законы и правила страны регистрации (Швейцарии).

Основными функциями ACI, изложенными в Уставе организации, являются следующие:

- расширять и поддерживать сотрудничество и взаимную помощь гражданскими аэропортами мира;
- вырабатывать позицию и практические мероприятия аэропортов — членов ACI по вопросам, представляющим общий интерес, и коллективно отстаивать эту позицию в других международных организациях гражданской авиации;
- вырабатывать концепцию и практические пути сотрудничества между главными составляющими международного сообщества гражданской авиации и воздушного транспорта в целях содействия безопасному, экологически чистому и эффективному функционированию системы воздушного транспорта в интересах авиапассажиров, грузоотправителей, национальной и мировой экономики;
- обеспечивать взаимный обмен информацией и опытом между аэропортами по проблемам совершенствования систем управления информационного обеспечения аэропортов, систем связи развития инфраструктур, по решению экологических проблем, финансового обеспечения, маркетинга, эксплуатации и содержания аэродромов.

#### **19. Государственное регулирование гражданской авиации.**

Основными целями государственного регулирования авиаперевозок в КР являются:

- 1) обеспечение безопасности; уменьшение шума; охрана от загрязнения окружающей среды;
- 2) регулирование пассажиропотоков;
- 3) поддержка конкуренции между авиакомпаниями;
- 4) препятствование монопольным ценам;
- 5) поддержание доходности национальных флаг-перевозчиков.

Регулирование воздушных перевозок во внутреннем сообщении в КР осуществляется Воздушным кодексом Кыргызской Республики. Этот документ направлен не только на обеспечение потребностей граждан и экономики в воздушных перевозках, авиационных работах, но и на обеспечение обороны и безопасности государства, охраны интересов государства, безопасности полетов воздушных судов, авиационной и экологической безопасности.

#### **20. Организация производственной деятельности авиакомпании.**

Авиакомпания разрабатывает и внедряет в своей организации Руководство по производству полетов, Руководство по техническому обслуживанию и Руководство по качеству, содержащие установленные и принятые эксплуатантом к исполнению правила, процедуры и нормы по организации, производству и обеспечению полетов.

Авиакомпания обеспечивает наличие производственной базы, оборудованной для организации и оперативного управления полетами воздушных судов, выполнения необходимых работ по поддержанию летной годности воздушных судов, анализа полетной информации, сбора и обработки данных по надежности авиационной техники и безопасности полетов, подготовки авиационного персонала, учета и хранения

эксплуатационно-технической документации и документации на основные и комплектующие изделия воздушных судов.

Авиакомпания организует и осуществляет обеспечение полетов в соответствии с требованиями нормативных актов в области регулирования деятельности гражданской авиации.

Авиакомпания создает специализированное подразделение для обеспечения оперативного контроля организации, планирования и выполнения полетов в соответствии с требованиями нормативных актов в области регулирования деятельности гражданской авиации. Если данное подразделение авиакомпании не сертифицировано в качестве организации по обеспечению полетов, то авиакомпания заключает договор с соответствующей сертифицированной организацией.

## **21 . Виды чартерных перевозок от условий использования самолета.**

В зависимости от условий использования самолета чартеры можно разделить на 3 вида: разовый чартер, тайм-чартер и чартерная цепь.

**1) При разовом чартере самолет** доставляет туристов в пункт назначения и тут же улетает обратно. Если рейс запланирован «туда — обратно», то через какое-то время самолет должен прилететь за туристами, чтобы забрать их в первоначальный пункт отправления. При такой перевозке фрахтователь воздушного судна заказывает полеты на определенные даты и в эти даты авиакомпания обязана предоставить воздушное судно для выполнения чартерного рейса. В остальное время перевозчик использует этот самолет в соответствии со своими планами.

Разовые чартеры используются довольно редко, поскольку они требуют слишком больших затрат на топливо. Количество авиатоплива, необходимое для перелета, зависит от его маршрута и типа воздушного судна. Цена авиакеросина колеблется в разных странах от 250 до 500 \$ США за тонну. Естественно, закупать топливо на холостые прогоны самолета (после высадки туристов самолет летит обратно, как правило, пустым и пустым же возвращается за ними) крайне невыгодно.

**2) Тайм-чартер предполагает** фрахтование воздушного судна на определенный период времени. При этом после доставки пассажиров из одного пункта в другой самолет не улетает обратно, а остается в аэропорту прилета на все время пребывания туристов в пункте назначения. Иногда тайм-чартер называют «разовый с отстоем». Тайм-чартер выгоден заказчику в том случае, если время пребывания туристов в дестинации не слишком велико (от 1 — 2 дней до недели). При этом заказчик оплачивает время использования самолета, исходя из стоимости летного часа и стоимости простоя самолета, несет дополнительные расходы на стоянку воздушного судна в аэропорту, оплачивает содержание и размещение экипажа, а в некоторых случаях — и издержки перевозчика за снятие лайнера с регулярного рейса.

**3) Чартерная цепь представляет** собой вид чартера, при котором самолет с регулярной периодичностью совершает чартерные перевозки в один (или несколько) пунктов назначения по челночной схеме «туда—обратно». При этом одну группу туристов он отвозит, а другую забирает. Такие чартерные рейсы называют еще чартерными на регулярной основе, поскольку по своей сути они близки к регулярным перевозкам.

Организовывать чартерные цепи выгодно в сезон массовых перевозок, связанных с отдыхом туристов. При этом непроизводительными затратами являются только первый и последний рейсы воздушного судна (когда самолет возвращается пустым после доставки первой группы туристов и летит пустым за последней группой).

## **22. Пассажирский билет и багажная квитанция.**

Пассажирский билет и багажная квитанция являются документом, удостоверяющим заключение договора и условия воздушной перевозки пассажира. Билет не подлежит передаче для использования его другим лицом. Если билет предъявлен не тем лицом, которое имеет право на перевозку или перерасчет по этому билету, то перевозчик не несет

ответственности перед лицом, действительно имеющим право на такую перевозку или на перерасчет по указанному билету.

Электронный пассажирский билет и багажная квитанция - документ, используемый для удостоверения договора перевозки пассажира и багажа, в котором информация о воздушной перевозке пассажира и багажа представлена в электронно-цифровой форме (сокращенно - электронный билет). Пассажиру при оплате электронного билета в офисах продаж должен быть выдан документ, подтверждающий произведенную оплату перевозки, оформленный на утвержденном бланке строгой отчетности или посредством контрольно-кассовой техники чек. При on-line оплате пассажиром электронного билета выписку контрольно-кассового чека пассажир может заказать в любом офисе авиакомпании.

### **23. Ответственность перевозчика и пассажира по договору воздушной перевозки на международных воздушных линиях.**

Перевозчик несет ответственность за ущерб, возникший вследствие смерти или повреждения здоровья Пассажира с момента входа Пассажира на перрон аэропорта для посадки в воздушное судно и до момента, когда пассажир покинул перрон под наблюдением уполномоченных лиц Перевозчика (период воздушной перевозки), если иное не предусмотрено договором или соглашением об ответственности между перевозчиками. Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение багажа с момента принятия его к перевозке и до выдачи Получателю, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры для предотвращения ущерба, либо, что такие меры невозможно было принять, независимо от того, где это произошло – на земле или борту воздушного судна. До тех пор, пока Перевозчик не докажет иное, предполагается, что утрата, недостача или повреждение багажа произошли при перевозке.

Перевозчик несет ответственность за прямой ущерб, причиненный Пассажиру вследствие задержки в его доставке и доставке его багажа в конечный пункт назначения, по причине непредставления подтвержденного забронированного на рейс авиакомпании места в самолете, за исключением случаев, связанных с заменой самолета по причине форс-мажорных обстоятельств или требования государственных органов.

#### **Пассажир несет ответственность за невыполнение:**

Правил перевозки (фотографирование, киносъемку и пользование средствами радиосвязи);

Правил по обеспечению пожарной безопасности, санитарно-гигиенических и санитарно-противоэпидемических;

Правил перевозки опасных веществ или предметов;

Правил безопасности полета (попытка открыть дверь, люк самолета, отказ от пристегивания ремнем безопасности, курение и т.д.)

Пассажир несет ответственность за нарушение общественного порядка в аэровокзалах и городских агентствах, аэропортах, на аэродромах и воздушных судах, в том числе несет ответственность за противоправные действия относительно других Пассажиров и персонала Перевозчика. Пределы административной и уголовной ответственности устанавливаются в соответствии с законодательством КР или законодательством страны пребывания.

### **24. Организация претензионной работы в авиакомпаниях.**

В общем можно обозначить основные задачи авиакомпаний в организации воздушных перевозок:

1) предоставление пассажиру максимального комфорта при перевозке на ВТ с учетом безопасности и регулярности полетов;

2) высококачественное обслуживание авиапассажиров в соответствии со стандартом авиапредприятия высококвалифицированным персоналом.

Однако несмотря на все усилия персонала обеспечить обслуживание на должном уровне, возникают случаи, когда неудобства, доставленные пассажиру, а также ущерб, нанесенный его имуществу, вызывают протесты, жалобы и претензии, которые можно обозначить, как рекламацию.

*Рекламация (претензия)* – это требование заинтересованного лица, заявленное в письменной форме, в соответствии с Варшавской конвенцией, и в сроки установленные Гаагским протоколом о возмещении материального ущерба, причиненного перевозчиком в случаях полной утраты багажа или груза, его недостачи, повреждения или просрочки в доставке. Претензия – письменное требование заинтересованного лица о возмещении ущерба.

Рассмотрение претензий производится в соответствии: Воздушным кодексом КР; Варшавской конвенцией с учетом изменений, внесенным в ее текст Гаагским протоколом; Правилами международных перевозок, действующими соглашениями между авиакомпаниями; Ведомственными руководящими документами.

Получение претензии должно быть подтверждено заявителю. Подтверждая получение претензии, не следует давать никаких обещаний, относящихся к признанию ответственности. Все письма подтверждения должны содержать фразу: «Это письмо недолжно рассматриваться, как признание ответственности».

## **25. Обслуживание пассажиров в аэропорту.**

Наземное обслуживание пассажиров в аэровокзалах аэропортов состоит из двух сегментов:

- обслуживание в аэропорту отправления;
- обслуживание в аэропорту прибытия (назначения).

Как показывают исследования, наземное обслуживание пассажиров в аэропорту составляет около 1,5 – 2 часов, из которых 75% расходуется на выполнение предполётных формальностей и 25% - послеполётных.

Мероприятия, осуществляемые в аэровокзале, можно разделить на несколько основных групп: непосредственное обслуживание пассажиров; обслуживание пассажиров, существенное авиакомпаниями; эксплуатационные функции, обеспечиваемые авиакомпанией; правительственные мероприятия.

## **26. Обслуживание пассажиров на борту воздушного судна.**

Для обслуживания пассажиров на борту ВС в любой авиакомпании организовывается Служба бортпроводников, которая является структурным подразделением авиакомпании.

Для обеспечения рейсов согласно суточного графика выполнения полетов авиакомпании формируются бригады бортпроводников, которые обеспечивают безопасность и качественное обслуживание пассажиров на борту ВС в соответствии с действующими требованиями нормативных документов и стандартами АК. Количество и состав бригад ЧКЭ определяется «Типовыми нормативами численности бортпроводников».

№ 309/У и требованиям Cabin crew operation manual. Технология обслуживания пассажиров на борту ВС определяет порядок действий кабинного экипажа в соответствии с линейкой продукта предложенного авиакомпанией (согласно стандарта обслуживания в АК) и начинается с момента прихода пассажиров на ВС и заканчивается после выхода последнего пассажира.

## **27. Обеспечение качества услуг на воздушном транспорте.**

Качество транспортных услуг - совокупность характеристик пассажирских, грузовых перевозок или транспортной экспедиции, определяющих их пригодность удовлетворять потребности пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей в соответствующих перевозках и работах.

Обслуживание перевозок на ВТ является одним из основных, слагаемых функций удовлетворения спроса. Уровень обслуживания потребителей транспортной продукции — переменная величина, которая прямо влияет на спрос. Поэтому, чем выше уровень обслуживания перевозок авиакомпании, тем больше спрос на ее перевозки. Но повышение

уровня обслуживания требует увеличения затрат. Поэтому руководство авиакомпании должно найти оптимальное соотношение между уровнем обслуживания и экономическими факторами, связанными с обслуживанием. Так, если авиакомпания желает снизить расходы на обслуживание, она должна учитывать при этом, насколько снизится уровень обслуживания. Но для сохранения спроса на прежнем уровне при снижении уровня обслуживания авиакомпания должна снизить цену на перевозки. В связи с этим основной задачей является определение закономерности соотношения экономических факторов обслуживания и спроса на перевозки. Во многих авиакомпаниях мира в системе маркетинга предусмотрены отделы оценки и планирования качества обслуживания, поскольку от качества обслуживания зависит количество привлеченных пассажиров и клиентуры.

Что то же такое качество в области перевозок на ВТ? Можно выделить четыре уровня качества транспортного сервиса:

- первый уровень - «соответствующие стандарту», т.е. статьям законов (Уставы транспорта КР, Правила перевозок и другие нормативные документы);
- второй уровень - «соответствующие возможностям», т.е. соответствует транспортных услуг не только требованиям стандартов, но и техническим, технологическим возможностям;
- третий уровень - «соответствие требованиям рынка», т.е. удовлетворение требованиям клиентуры о высоком качестве и низкой цене транспортной услуги;
- четвертый уровень - «соответствие латентным потребностям» в перевозках.

Характеристики качества транспортных услуг на ВТ:

## **28. Обеспечение авиационной безопасности в аэропортах.**

*Авиационная безопасность (АБ)* - обеспечение жизни и здоровья пассажиров и членов экипажа путём защиты деятельности гражданской авиации (ГА) от актов незаконного вмешательства (АНВ).

Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями военизированной охраны аэродромов или аэропортов, службами авиационной безопасности авиационных предприятий, а также специально уполномоченными органами, наделенными этим правом законами. Службы авиационной безопасности аэродромов или аэропортов и службы авиационной безопасности авиакомпаний, являются службами с особыми уставными задачами.

Лица, осуществляющие прием, отправку или обслуживание воздушного судна, обязаны принимать меры по обеспечению авиационной безопасности.

Авиационная безопасность обеспечивается посредством:

- 1) исключения возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введения особых мер предосторожности при разрешении их провоза;
- 2) предполетного досмотра;
- 3) реализации мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и иных мер, в том числе мер, осуществляемых с участием правоохранительных органов.

## **29. Обеспечение безопасности полетов на рейсах авиакомпаний.**

*Безопасность полетов (БП)* - как фактор качества обслуживания авиаперевозок заключает в себе требования максимальной гарантии отсутствия летных происшествий, а также причинения вреда пассажирам и повреждения коммерческой загрузки, связанных с предпосылками к летным происшествиям.

Осуществление проведения аварийно-спасательной подготовки экипажей в авиакомпаниях проводится согласно тематических планов, программ и методик. Автоматизированная подготовка экипажей воздушных судов осуществляется на всех этапах профессиональной подготовки лётного состава: при первоначальной подготовке в лётных училищах ГА; в

процессе переподготовки на другие типы ВС в центрах ГА; ежегодно, при прохождении курсов повышения (поддержания) квалификации в УТЦ и в предприятиях ГА.

### **30. Организация наземного обслуживания рейсов.**

*Соглашение о наземном обслуживании - Standart Ground Handling Agreement.* Хендлинг (от англ. «ground handling» – наземное обслуживание авиарейсов) - это комплексное организационное обеспечение коммерческого и технического обслуживания ВС, обслуживания пассажиров, багажа и экипажей в аэропортах и городах пребывания по маршруту полета. Указанный термин широко используется в документах ИКАО.

Термин «хендлинг» часто употребляется в значении «организация обслуживания»: хендлинг экипажа, хендлинг пассажиров и т.д.

*Хендлинговая компания создается для:* организации комплексного наземного обслуживания авиаперевозчиков и сопутствующих услуг в аэропортовом комплексе; повышения качества оказываемых аэропортовых услуг и доведения их до уровня мировых стандартов; работы в качестве агента, производящего реализацию всего комплекса аэропортовых услуг.

Хендлинговые агенты являются связующим звеном между авиакомпаниями и многочисленными службами аэропортового комплекса. Они координируют все технологические процессы и контролируют качество услуг. Такое делегирование полномочий позволяет авиакомпаниям сэкономить время, получить более качественный сервис и максимально упростить документооборот.

*Аэропортовый хендлинг* осуществляется отделом обслуживания и обеспечения полетов (ООП), в задачу которого входит координация и контроль своевременность выполнения заявленных ООП услуг: встреча, обеспечение стоянки и вылета воздушных судов (ВС); обслуживание пассажиров и грузов; обслуживание пассажиров в VIP залах и залах ожидания; обеспечение пассажиров и экипажей бортовым питанием; заправка ВС авиаГСМ; метео- и штурманское обеспечение; обеспечение спецавтотранспортом; обеспечение авиабезопасности; встреча экипажей, их информирование по обеспечению полета; предоставление транспорта для доставки экипажа в гостиницу; выполнение представительских услуг ООП в аэропорту; выполнение услуг гида и переводчика для иностранцев при взаимоотношениях с экипажами, службами аэропорта, таможней, пограничниками; оплата услуг обеспечения полета в аэропорту.

<b>Основная литература:</b>	1. Андрианов В.В. Организация. Планирование и управление в гражданской авиации, ч. I. - М.: АЛМА-ПРЕСС, 2010. – 215 с. 2. Мировая система воздушного транспорта: Учебное пособие для вузов / П. В. Олянюк. - 2-е изд., доп. - СПб.: ГУГА, 2006. - 282с. 25 3. Практические аспекты эксплуатации воздушных линий: Учебное пособие [Текст] / Григорьев Ю.М., ред. - 2-е изд., исправлено и доп. - М.: Авиабизнес, 2009. - 396с. 4. Эффективность пассажирских авиаперевозок [Текст] / В. М. Окулов. - М.: ВКШ "Авиабизнес", 2008. - 208с.
<b>Дополнительная литература:</b>	1. Эффективность воздушного транспорта: Учебное пособие для вузов [Текст] / В. В. Бабаскин, М. А. Королькова, В. Е. Чепига. - СПб.: ГУГА, 2007. - 128с. 2. Безопасность полетов: от обеспечения к управлению [Текст] / В. В. Козлов. - М., 2010 год - 270с. 3. Управление коммерческой деятельностью авиакомпании [Текст] / Е. П. Курочкин, В. Г. Дубинина. - М.: Авиабизнес, 2009. - 536с.

## **Содержание программы по дисциплине «Международные организации Гражданской авиации».**

### **1. Предпосылки создания ИКАО. Основная цель Чикагской конференции.**

Увеличение количества международных межправительственных организаций в первой половине двадцатого века способствовало росту межгосударственного сотрудничества и взаимозависимости, что также повлияло на многостороннюю дипломатию. Лига Наций, учрежденная Версальской мирной конференцией была попыткой создания системы коллективной безопасности и мирного разрешения международных конфликтов.

### **2. Международная организация гражданской авиации. Цель, задачи, принципы и функции ИКАО.**

Содействие сотрудничеству и "установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира."

### **3. Цель образования ПИКАО. Органы ПИКАО. Функции ПИКАО.**

Выполнение временного консультативного и координационного органа.

### **4. Структура Секретариата ИКАО. Деятельность Управлений.**

ПИКАО была образована как временная организация. С функцией временного консультативного и координационного органа.

### **5. Временные комитеты, утвержденные Временным Советом и их функции.**

Временный Совет утвердил три временных комитета.

### **6. Необходимость международной организации иметь правовой статус. Правоспособность ИКАО. Правотворческая функция ИКАО.**

Приобретать и распоряжаться недвижимым и движимым имуществом, и участвовать в судопроизводстве; заключать от своего имени гражданско-правовые договоры.

### **7. Разница между Стандартом и Рекомендуемой практикой согласно резолюции А 36-13 Ассамблеи ИКАО.**

Стандарт применение которого считается необходимым для обеспечения безопасности, Рекомендуемая практика применение которого считается желательным для обеспечения безопасности.

### **8. Приложения, разработанные ИКАО за все время существования.**

За время своего существования ИКАО разработала 19 Приложений к Конвенции, которые подлежат обязательному переводу на 6 языках (официальные языки ИКАО- английский, арабский, китайский, французский, русский, испанский)

### **9. Права и обязанности Ассамблеи ИКАО. Процедура избрания Председателя Ассамблеи и других должностных лиц.**

Ассамблея является высшим органом Организации и ее права и обязанности широко описаны в одиннадцати параграфах-от а) до к) статьи 49 Конвенции.

### **10. Понятия и принципы деятельности Секретариата ИКАО.**

В ООН Секретариат рассматривается в качестве одного из основных органов Организации. В Чикагской конвенции на это ничего не указывает, а слово «Секретариат» ни разу не упоминается. Однако, постоянный Секретариат является неотъемлемой чертой всех межправительственных организаций.

### **11. Заседание Совета. Комитеты, учрежденные Советом и их деятельность.**

Заседания Совета проводятся на регулярной основе, обычно по три заседания в календарный год. Заседания разделены на «Стадию комитета» и «Стадию Совета».

### **12. Обязательные и факультативные функции Совета, их отличия.**

Обязательные функции Совет обязан выполнять, а факультативные функции может выполнять

### **13. Назовите людей занимавших должность Президента Совета со дня создания и по сегодняшний день. Вклад, внесенный ими в развитие ИКАО.**

В отличие от «Президента» других органов (Ассамблея ИКАО, органы других организаций системы ООН), Президент Совета ИКАО является наемным должностным лицом, имеющим высшее звание и зарплату в ИКАО.

**14. Юридический комитет ИКАО. Правила Конституции Юридического комитета.**

**Продуктивность Юридического комитета в международном правотворчестве.**

Правовая работа в рамках ИКАО заслуживает более формального признания и регулирования в основной институциональной структуре ИКАО, а возможно, в будущем и поправок к Чикагской конвенции. Она также заслуживает гораздо более высокого статуса в Стратегическом плане действий Организации

**15. Урегулирование разногласий в ИКАО. Разрешение споров. Процедура Третейского суда.**

В области гражданской авиации, как и в любой другой международной деятельности, конфликты интересов государств неизбежны. Конфликтующие интересы могут вызывать противоречия, что приводит к конфликту-спору. В общем, спор может быть определен как ситуация, когда одна сторона заявляет требование (право, факт влекущий ответственность...), в то время, как другая сторона отрицает претензии. Мирное урегулирование международных споров было, по крайней мере, со времен Лиги Наций, одной из основных целей международного сообщества.

**16. Аутентичные тексты ИКАО. Языки, изначально использовавшиеся в ИКАО в качестве дипломатических языков.**

Распространение аутентичных текстов Конвенции вряд ли служит другой цели чем национальной гордости и статуса стран, требующих существование таких текстов.

**17. Депозитарий ИКАО. Орган, на который возложены функции депозитария.**

Многосторонние акты разработанные в рамках международных организаций сдаются на хранение не государству, а главному исполнительному органу соответствующей организации.

**18. Работа принципа erga omnes в процедуре принятия поправок к Конвенции. Отличия принципа erga omnes от согласительного принципа.**

Поправка не вступает в силу одновременно для всех государств при ее ратификации установленным большинством. Поправка не действует erga omnes и вступает в силу только «в отношении государств, ратифицировавших такую поправку».

**19. Поправки к конвенции. Процедуры после, которых поправки Конвенции ступают в силу.**

Поправка к Конвенции может быть уместна, когда одна или оба из следующих условий удовлетворены: - когда это признается необходимым по практическим соображениям; - когда это явно желательно или полезно.

**20. Правила по разрешению разногласий, разработанные в соответствии с Регламентом Международного Суда ООН, все-таки являются не подходящими для Совета ИКАО.**

Регламент Международного Суда представляет собой правила для судебного органа, состоящего из независимых и беспристрастных судей, связанных присягой и обязанностью соблюдать международное право и поступать по совести.

**21. Радикальные изменения произошедшие в мире за прошедшие более чем семидесяти лет во многих сферах геополитической, технической, социальной и экономической жизни со времен принятия Конвенции.**

Многие новые государства появились на карте мира, которые не существовали в качестве независимых субъектов в 1944 году; Авиационная техника совершила большой скачок вперед.

**22. Новые проблемы и трудности, возникшие в гражданской авиации, которые невозможно было предусмотреть более семьдесят лет назад, когда принимали Конвенцию**

Преступные деяния против безопасности гражданской авиации; возрастающая проблема защиты окружающей среды.

**23. Изменения относительно Совета ИКАО предлагаемые Объединенной Инспекционной Группой ООН.**

Сессии Совета должны быть ограничены до не более чем двух сессий в год, и Совет не должен тратить свое время, рассматривая вопросы, которые традиционно находятся в сфере компетенции административного управления т.е. Генерального секретаря.

**24. Стороны Конвенции. Исключение из числа государств-участников.**

Сама идея об исключении государства из международной организации не согласуется с потребностями универсальности международного субъекта и с требованиями глобального международного сотрудничества.

**25. Защита окружающей среды становится одним из главных приоритетов рабочей программы ИКАО.**

В связи со стремительной эволюцией промышленности и производства во второй половине 20-го века.

**26. Классификация международных авиационных организаций.**

Межправительственная - Международная организация гражданской авиации (ИКАО), неправительственная – Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА).

**27. Когда была принята самая последняя резолюция в отношении Глобальной спутниковой навигационной системы?**

Самая последняя резолюция в отношении Глобальной спутниковой навигационной системы (GNSS) была принята на 37-й сессии Ассамблеи в 2010 году.

**28. Процедура избрания Совета ИКАО.**

Конвенция предусматривает особые критерии для избрания членов Совета, чтобы обеспечить надлежащее представительство трем разным группам государств, а Постоянные правила процедуры далее регулируют разные стадии избирательного процесса.

**29. Персонал Секретариата. Назначение персонала. Иммунитет и привилегии персонала.**

Роль Секретариата заключается в том, чтобы «служить» Организации, а его сотрудники являются «международными гражданскими служащими». Их задачей является предоставление требуемых услуг представительным органам и договаривающимся государствам по подготовке исследований конкретных проблем

**30. Модернизация Конвенции ИКАО. Значение модернизации.**

Любой грядущий пересмотр Конвенции должен быть попыткой заполнить вопросы, которые не были предусмотрены или некоторые очевидные пробелы даже не предвиделись в 1944 году, когда разрабатывалась Конвенция, однако это стало неотъемлемой частью работы Организации.

<b>Основная литература:</b>	1. Воздушный Кодекс КР 2015 2. Авиационные правила Кыргызской Республики ( АПКР 20) 2016 3. Майкл Тильде. Международное воздушное право и ИКАО. Санкт-Петербург. 2017 год 4. Тихонов В.М. Международные авиационные организации. М., 1986
<b>Дополнительная литература:</b>	1. Актуальные проблемы деятельности международных организаций: Теория и практика. М., 1982. 2. Черниченко С.В. Юридическая природа внутреннего права международных организаций// Советский ежегодник международного права, 1971. М 3. Морозов Г.И. Международные организации: Некоторые вопросы теории. М., 1974.

**Содержание программы по дисциплине  
«Профессиональный английский язык»**

**1. What is the building at an airport is used by passengers leaving or arriving by aircraft**

Place where planes arrive and leave, consisting of runways and large buildings for passengers

**2. What are the rules for unaccompanied minors**

Children younger than 5 can't travel as unaccompanied minors, even if they're flying with an older unaccompanied child.

**3. The part of the airport where airplanes are parked while embarking and disembarking**

It is the area of an airport where aircraft are parked, unloaded or loaded, refueled, boarded, or maintained.

**4. What is the step by step procedure in airport**

Most airlines recommend that you arrive at the airport at least two hours before departure for domestic flights and three hours for international flights. You'll hear all sorts of advice about whether you need to be there that early, but it's a good general rule.

**5. When you arrive at the airport ,where you have to go to get your boarding pass at check-in, either online (online check-in is usually available 24 hours prior to the flight) .**

Most airlines recommend that you arrive at the airport at least two hours before departure for domestic flights and three hours for international flights. You'll hear all sorts of advice about whether you need to be there that early, but it's a good general rule.

**6. To which nation does Turkish Airlines belong**

An airline is a company that provides air transport services for traveling passengers and freight. Airlines use aircraft to supply these services and may form partnerships or alliances with other airlines for codeshare agreements, in which they both offer and operate the same flight.

**7. Why is booking cheap airfare online is the best method**

An online booking system is a software solution that allows potential guests to self-book and pay through your website, and other channels, while giving you the best tools to run and scale your operation, all in one place.

**8. What liquids aerosols and gels are allowed to bring on board**

All liquids should be carried in a single, transparent, resealable plastic bag with a total capacity . The carriage of liquids in checked-in baggage is not recommended and we do not accept liability for any damage they may cause.

**9. What passengers must do when their bag go missing**

**10. What is a transit flight?**

A non-direct or “connecting” flight involves changing aircraft.

**11. Advantages and disadvantages of air transport**

Air transport is a costly service. Its operational costs are too high. Middle class and poor people can not affect its cash

**12. What is a flight number**

A flight number, when combined with the name of the airline and the date, identifies a particular flight

**13. What is considered as carry-on luggage**

A carry-on bag is a piece of luggage that can be brought on board the plane and stowed in the overhead bin or under the seat in front of you.

**14. Why do passengers have to come to the airport an hour before the departure**

Most airlines recommend that you arrive at the airport at least two hours before departure for domestic flights and three hours for international flights. You'll hear all sorts of advice about whether you need to be there that early, but it's a good general rule.

**15. What is the difference between boarding time and departure time**

There are a number of times and cutoffs and activities that happen before a plane leaves. *How* long these activities take depends on how many people are involved, in other words on the size of the plane.

**16. Explain airport check-in**

Check-in for flights ... Passengers may register for their flight up to 24 hours before departure by using online check-in

**17. Some items are prohibited in hand luggage, why do you think these restrictions are imposed on travelers**

There are rules on what you can and can't carry in your hand baggage and hold luggage on an aircraft.

**18. What are the main 2 parts of the airport**

The modern airport is a complex structure, a centre of most diversified services. Millions of passengers and thousands of tons of air freight are handled by modern airports. Thousands of people are working at airports. In practical any airport can be divided into two main part

**19. What is an a airport**

The modern airport is a complex structure, a centre of most diversified services. Millions of passengers and thousands of tons of air freight are handled by modern airports. Thousands of people are working at airports.

**20. Document for identification of checked baggage**

Airlines set the rules for how many bags you may check in and for possible related charges.

These rules can vary according to frequent flyer status, the product you have purchased and the route upon which you fly.

**21. What does an international airport mean?**

International airports are usually larger than domestic airports.

**22. How should a passenger transport jewelry , money and documents**

Airlines set the rules for how many bags you may check in and for possible related charges. These rules can vary according to frequent flyer status, the product you have purchased and the route upon which you fly.

**23. What does it mean for an airline to be a part of IATA**

The International Air Transport Association (IATA) is the trade association for the world's airlines, representing some 290 airlines or 83% of total air traffic. We support many areas of aviation activity and help formulate industry policy on critical aviation issues.

**24. Are cargo holds safe for pets**

Airlines set the rules for how many bags you may check in and for possible related charges. These rules can vary according to frequent flyer status, the product you have purchased and the route upon which you fly.

**25. What do you show to an air hostess before you board the plane**

It is a kind of ticket but technically your ticket is generated as an "e-ticket," or an electronic ticket, when you book your flight.

**26. The name of place where you relax before taking a plane?**

These are names of the different parts of an airport

**27. What is the name of the aircraft's main body section that holds crew, passengers or cargo?**

Body of the airplane, holds all the pieces together. The pilots sit in the cockpit at the front unit . Passengers and cargo are carried in the rear of the unit .

**28. What things that you cannot carry on the plane either as checked or carry-on baggage?**

There are rules on what you can and can't carry in your hand baggage and hold luggage on an aircraft.

**29. Are there rules for persons with reduced mobility that airlines should follow**

If you're a passenger with a disability or reduced mobility you are legally entitled to support, commonly known as 'Special Assistance', when travelling by air.

**30. Why is it necessary to build new terminal building and construct new airports**

Good operational performance of the terminal building will be important to the passengers and staff who will use the passenger terminal.

An emergency descent is a maneuver for descending as rapidly as possible to a lower altitude (potentially, to the ground for an emergency landing). The need for this maneuver may result from an uncontrollable fire, a sudden loss of cabin pressurization, or any other situation demanding an immediate and rapid descent.

#### 29. Speed control

Speed control is used to facilitate a safe and orderly flow of traffic. This is achieved by instructions to adjust speed in a specified manner.

Speed adjustments should be limited to those necessary to establish and/or maintain a desired separation minimum or spacing. Instructions involving frequent changes of speed, including alternate speed increases and decreases, should be avoided.

#### 30. VECTORING

Aircraft vectoring is a navigation service provided to aircraft by air traffic control. The controller decides on a particular airfield traffic pattern for the aircraft to fly, composed of specific legs or vectors. The aircraft then follows this pattern when the controller instructs the pilot to fly specific headings at appropriate times

Основная литература:	Кликушина Т.Г., Колпакова А.С., Селезнева К.О.
Дополнительная литература:	Архарова Т.А. Москва «Воздушный транспорт» 1993г.

Составитель:  ст.преподаватель Тентимишова Ч.Ш  
Составитель:  ст.преподаватель Иванькова О.Э  
Составитель:  ст.преподаватель Молдоканов М

Рассмотрено на заседании кафедры ЛТЭ ВС и ОУТС

(протокол № 6 от «15» 01 2024г.

Заведующий кафедрой ЛТЭ ВС и ОУТС  Кыдыралиев Э.М.