TAKHIR NAZAROV

C=UZ, OU=DIRECTOR,
O=UZBEKISTAN CAA,
CN=TAKHIR NAZAROV,
E=caa@uzcaa.uz
я подтверждаю этот документ
Tashkent
2023-05-30 17:48:40

Утверждено
Директором Агентства «Узавиация»
Т.А. Назаров

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

Выдача Свидетельств Авиационному Персоналу

Документ №: AR-PEL-001

Редакция / Ревизия:01/01

Дата вступления в силу: 30 Мая 2023 года

0. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТА

0.1. Содержание

0. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТА 1

0.1. Содержание 1

0.2. Список Действующих Страниц 3

0.3. Список Рассылки 6

0.4. Запись Поправок и Изменений 6

0.5. Аббревиатура и Сокращения 7

0.6. Термины «должен», «следует», «может» 7

0.7. Администрирование и Контроль 7

1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБЩИЕ ПРАВИЛА,КАСАЮЩИЕСЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ 1

1.1. Определения 1

1.2. Общие Правила, Касающиеся Свидетельств 9

2. СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕОТМЕТКИ ПИЛОТОВ И ВНЕШНИХ ПИЛОТОВ 1

A. СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ПИЛОТОВ 1

2.1. Общие Правила, Касающиеся Свидетельств и Квалификационных Отметок Пилотов 1

2.2. Пилот-Курсант 6

2.3. Свидетельство Пилота-Любителя 6

2.4. Свидетельство Пилота Коммерческой Авиации 14

2.5. Свидетельство Пилота Многочленного Экипажа (MPL) Применительно к Самолету 23

2.6. Свидетельство Линейного Пилота Авиакомпании 26

2.7. Квалификационная Отметка о Праве на Полеты по Приборам 32

2.8. Квалификационная отметка пилота-инструктора самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы 36

2.9. Свидетельство Пилота-Планериста 37

2.10. Свидетельство Пилота Свободного аэростата 40

B. СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ВНЕШНИХ ПИЛОТОВ 43

2.11. Общие правила, касающиеся свидетельств и квалификационных отметок внешних пилотов 43

2.12. Внешний Пилот-Курсант 47

2.13. Свидетельство Внешнего Пилота 47

2.14. Квалификационная Отметка Инструктора ДПАС 52

3. СВИДЕТЕЛЬСТВА ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА, КРОМЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ ПИЛОТОВ 1

3.1. Общие Правила, Касающиеся Выдачи Свидетельств Штурмана и Бортинженера 1

3.2. Свидетельство Штурмана 1

3.3. Свидетельство Бортинженера 3

3.4. Бортрадист-радиотелефонист 6
3.5. Бортпроводник 6
4. СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА, КРОМЕ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА 1
4.1. Общие Правила, Касающиеся Свидетельств и Квалификационных Отметок Авиационного Персонала, кроме Членов Летного Экипажа 1
4.2. Техническое Обслуживание Воздушных Судов(Техник/Инженер/Механик) 1
4.3. Диспетчер Управления Воздушным Движением – Курсант 4
4.4. Свидетельство Диспетчера УВД 4
4.5. Квалификационные Отметки Диспетчера УВД 5
4.6. Свидетельство Сотрудника по Обеспечению Полетов/Полетного Диспетчера 9
4.7. Свидетельство Оператора Авиационной Станции 12
4.8. Авиационный Метеорологический Персонал 13
5. ТРЕБОВАНИЯ К СВИДЕТЕЛЬСТВАМ, ВЫДАВАЕМЫМ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ 1
5.1. Общие Положения 1
5.2. Требования в Отношении Свидетельств, Выданных на Первосортной Бумагеили Другом Подходящем Материале, Включая Пластиковые карточки 1
5.3. Требования в Отношении Электронных Свидетельств Авиационного Персонала 2
6. МЕДИЦИНСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПРИ ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ 1
6.1. Медицинские Заключения: Общие Положения 1
6.2. Требования к Медицинскому Заключению 2
6.3. Медицинское Заключение Первого Класса 4
6.4. Медицинское Заключение Второго Класса 12
6.5. Медицинское Заключение Третьего Класса 20
7. ПОРЯДОК ПРИЗНАНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ 1
8. КОНВЕРТАЦИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ, ВЫДАННЫХ ИНОСТРАННЫМ ГОСУДАРСТВОМ 1
ДОБАВЛЕНИЕ 1. ТРЕБОВАНИЯ К ВЛАДЕНИЮ ЯЗЫКАМИ,ИСПОЛЬЗУЕМЫМИ В РАДИОТЕЛЕФОННОЙ СВЯЗИ 1
ДОБАВЛЕНИЕ 2. УТВЕРЖДЕННАЯ УЧЕБНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ 1
ДОБАВЛЕНИЕ 3. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕПРИ ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА ПИЛОТА МНОГОЧЛЕННОГО ЭКИПАЖА (САМОЛЕТ) 1
ДОБАВЛЕНИЕ 4. СТАНДАРТНАЯ ФОРМА ЭЛЕКТРОННОГОСВИДЕТЕЛЬСТВА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА 1
ДОПОЛНЕНИЕ -А ШКАЛА ИКАО ДЛЯ ОЦЕНКИ УРОВНЯ ВЛАДЕНИЯ ЯЗЫКОМ 1
ДОПОЛНЕНИЕ - В УДОСТОВЕРЯЮЩАЯ ЗАПИСЬ, ВНОСИМАЯ В СВИДЕТЕЛЬСТВА,СИЛА КОТОРЫМ ПРИДАНА АВТОМАТИЧЕСКИ 1

0.2. Список Действующих Страниц

Глава 0		
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	20.АПР.2023	00
2	20.АПР.2023	00
3	20.АПР.2023	00
4	20.АПР.2023	00
5	20.АПР.2023	00
6	20.АПР.2023	00
7	20.АПР.2023	00
8	20.АПР.2023	00
Глава 1		
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	20.АПР.2023	00
2	20.АПР.2023	00
3	20.АПР.2023	00
4	20.АПР.2023	00
5	20.АПР.2023	00
6	20.АПР.2023	00
7	20.АПР.2023	00
8	20.АПР.2023	00
9	30.МАЯ.2023	01
10	30.МАЯ.2023	01
11	20.АПР.2023	00
12	30.МАЯ.2023	01
13	20.АПР.2023	00
14	20.АПР.2023	00
15	20.АПР.2023	00
16	20.АПР.2023	00
17	20.АПР.2023	00
18	20.АПР.2023	00
19	20.АПР.2023	00
20	20.АПР.2023	00
21	20.АПР.2023	00
22	20.АПР.2023	00
Глава 2		
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	20.АПР.2023	00
2	20.АПР.2023	00
3	20.АПР.2023	00
4	20.АПР.2023	00
5	20.АПР.2023	00
6	20.АПР.2023	00
7	20.АПР.2023	00
8	20.АПР.2023	00
9	20.АПР.2023	00
10	20.АПР.2023	00
11	20.АПР.2023	00
12	20.АПР.2023	00
13	20.АПР.2023	00
14	20.АПР.2023	00
15	20.АПР.2023	00
16	20.АПР.2023	00
17	20.АПР.2023	00
18	20.АПР.2023	00
19	20.АПР.2023	00
20	20.АПР.2023	00
21	20.АПР.2023	00
22	20.АПР.2023	00
23	20.АПР.2023	00
24	20.АПР.2023	00
25	20.АПР.2023	00
26	20.АПР.2023	00
27	20.АПР.2023	00
28	20.АПР.2023	00
29	20.АПР.2023	00
30	20.АПР.2023	00
31	20.АПР.2023	00
32	20.АПР.2023	00
33	20.АПР.2023	00
34	20.АПР.2023	00
35	20.АПР.2023	00
36	20.АПР.2023	00
37	20.АПР.2023	00
38	20.АПР.2023	00
39	20.АПР.2023	00
40	20.АПР.2023	00
41	20.АПР.2023	00
42	20.АПР.2023	00
43	20.АПР.2023	00
44	20.АПР.2023	00
45	20.АПР.2023	00
46	20.АПР.2023	00
47	20.АПР.2023	00
48	20.АПР.2023	00
49	20.АПР.2023	00
50	20.АПР.2023	00
51	20.АПР.2023	00
52	20.АПР.2023	00
53	20.АПР.2023	00

54	20.АПР.2023	00

Глава 3

Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	20.АПР.2023	00
2	20.АПР.2023	00
3	20.АПР.2023	00
4	20.АПР.2023	00
5	20.АПР.2023	00
6	20.АПР.2023	00
7	20.АПР.2023	00
8	30.МАЯ.2023	01

Глава 4

Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	20.АПР.2023	00
2	30.МАЯ.2023	01
3	20.АПР.2023	00
4	20.АПР.2023	00
5	20.АПР.2023	00
6	20.АПР.2023	00
7	20.АПР.2023	00
8	20.АПР.2023	00
9	20.АПР.2023	00
10	20.АПР.2023	00
11	20.АПР.2023	00
12	20.АПР.2023	00
13	20.АПР.2023	00
14	20.АПР.2023	00

Глава 5

Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	20.АПР.2023	00
2	20.АПР.2023	00
3	20.АПР.2023	00
4	20.АПР.2023	00

Глава 6

Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	20.АПР.2023	00
2	30.МАЯ.2023	01
3	20.АПР.2023	00
4	20.АПР.2023	00
5	20.АПР.2023	00
6	20.АПР.2023	00
7	20.АПР.2023	00
8	20.АПР.2023	00
9	20.АПР.2023	00
10	20.АПР.2023	00
11	20.АПР.2023	00
12	20.АПР.2023	00
13	20.АПР.2023	00
14	20.АПР.2023	00
15	20.АПР.2023	00
16	20.АПР.2023	00
17	20.АПР.2023	00
18	20.АПР.2023	00
19	20.АПР.2023	00
20	20.АПР.2023	00
21	20.АПР.2023	00
22	20.АПР.2023	00
23	20.АПР.2023	00
24	20.АПР.2023	00
25	20.АПР.2023	00
26	20.АПР.2023	00
27	20.АПР.2023	00
28	20.АПР.2023	00

Глава 7

Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	30.МАЯ.2023	00
2	30.МАЯ.2023	00

Глава 8

Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	30.МАЯ.2023	00
2	30.МАЯ.2023	00

Добавление 1

Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	30.МАЯ.2023	01
2	30.МАЯ.2023	01

Добавление 2

Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	20.АПР.2023	00
2	20.АПР.2023	00
3	20.АПР.2023	00

4	20.АПР.2023	00
Добавление 3		
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	20.АПР.2023	00
2	20.АПР.2023	00
3	20.АПР.2023	00
4	20.АПР.2023	00
Добавление 4		
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	20.АПР.2023	00
2	20.АПР.2023	00
Дополнение А		
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	20.АПР.2023	00
2	20.АПР.2023	00
3	20.АПР.2023	00
4	20.АПР.2023	00
Дополнение Б		
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	20.АПР.2023	00
2	20.АПР.2023	00

0.3. Список Рассылки

Копия №	Тип Копии	Отдел	Месторасположение
Оригинал	**(S)**		
1	**(S)**		

(S) SoftCopy - (Электронная версия)

(H) HardCopy – (Печатная версия)

***Примечание*:** *Электронные и печатные копии считаются «неконтролируемыми», если они напечатаны или не включены в этот список рассылки.*

0.4. Запись Поправок и Изменений

Издание/ Ревизия №:	Дата Издания/Ревизии:	Введено в силу:	Причина:
Издание №01	20.АПР.2023		
Изд.01, Рев.01	30.МАЯ.2023	30.МАЯ.2023	Ревизия с дополнениями и корректировкой

Издание: - Публикация документа, объединяющая все поправки, предшествующие текущей версии. Новая редакция документа не отображает текст поправок синим цветом. Текущая версия документа отображается на каждой странице в нижнем колонтитуле.

Ревизия: - Изменение, внесенное в часть документа, где оно отображается синим текстом или сопровождается вертикальной линией на правой стороне документа. Основная информация об изменениях (номер и дата) приведена в Перечне страниц Руководства с актуальной информацией и указана в заголовке соответствующей страницы и в самом контексте.

0.5. Аббревиатура и Сокращения

0.6. Термины «должен», «следует», «может»

Следующие термины имеют смысл, изложенный ниже:

“Должен” - Глагол действия в императивном смысле означает, что применение правила или процедуры или положения является обязательным.

“Следует” - Означает, что рекомендуется применение процедуры или положения.

“Может” - Означает, что применение процедуры или положения является необязательным.

0.7. Администрирование и Контроль

Данный документ опубликован как книга на листах формата A4. Файлы PDF будут заблокированы и подписаны, чтобы предотвратить изменения.

Данный документ регулярно пересматривается и изменяется. Весь соответствующий персонал должен быть ознакомлен со всеми сделанными ревизиями.

Данный документ будет изменен и пересмотрен в соответствии с требованиями процедуры Агентства "Узавиация" «Документация и Контроль».

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБЩИЕ ПРАВИЛА,КАСАЮЩИЕСЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ

1.1. Определения

В тех случаях, когда в Стандартах и Рекомендуемой практике по выдаче свидетельств авиационному персоналу употребляются приведенные ниже термины, они имеют следующие значения:

Адаптированная модель квалификационных требований. Совокупность квалификационных требований, включая их соответствующее описание и критерии эффективности, основанная на квалификационных рамках ИКАО и используемая Организацией для разработки системы квалификационной подготовки и оценки специалистов конкретных категорий.

Аэростат. Воздушное судно легче воздуха, не приводимое в движение двигателем.

Примечание. В рамках данных Привил это определение относится к свободным аэростатам.

Бортовое электронное оборудование. Термин, обозначающий любое электронное устройство, включая его электрическую часть, предназначенное для использования на борту воздушного судна, в том числе радиооборудование, система автоматического управления полетом и приборное оборудование.

Бортпроводник. Член экипажа, имеющий свидетельство, который в интересах безопасности пассажиров выполняет обязанности, порученные ему эксплуатантом или командиром воздушного судна.

Вертолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми двигателем вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

Вид воздушных судов. Классификация воздушных судов на основе установленных основных характеристик, например самолет, планер, вертолет, свободный аэростат.

Воздушное судно. Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

Винтокрыл. Летательный аппарат тяжелее воздуха, приводимый в движение силовой установкой и поддерживаемый в полете за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами.

Воздушное судно, для эксплуатации которого требуется второй пилот. Тип воздушного судна, для эксплуатации которого требуется второй пилот, как определено в сертификате типа или сертификатеэксплуатанта.

Воздушное судно, сертифицированное для полетов с одним пилотом. Тип воздушного судна, которое по решению государства регистрации, принятому во время сертификации, может безопасно эксплуатироваться летным экипажем минимального состава, а именно одним пилотом.

Воздушное судно с системой увеличения подъемной силы. Воздушное судно тяжелее воздуха, способное выполнять вертикальный взлет, вертикальную посадку и полет на малой скорости, что в основном обеспечивается приводимой в действие двигателем механизацией крыла или тягой двигателя, используемых для создания подъемной силы на этих режимах полета, а также не вращающимися аэродинамическими поверхностями, создающими подъемную силу при выполнении горизонтального полета.

Внешний командир воздушного судна. Внешний пилот, назначенный эксплуатантом для выполнения функций командира и ответственный за безопасное выполнение полета.

Внешний пилот. Лицо, которому поручено эксплуатантом выполнять необходимые обязанности по выполнению полета дистанционно пилотируемого воздушного судна и которое манипулирует соответствующими органами управления полетом в течение времени полета.

Возможности человека. Способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности.

Время наземной тренировки по приборам. Время, в течение которого пилот отрабатывает на земле имитируемый полет по приборам на тренажерном устройстве имитации полета, утвержденном полномочным органом по выдаче свидетельств.

Время полета (налет) по приборам. Время, в течение которого пилот пилотирует воздушное судно или внешний пилот пилотирует дистанционно пилотируемое воздушное судно исключительно по приборам безиспользования внешних ориентиров.

Время полета планера. Общее время нахождения в полете на буксире или без буксира с момента начала движения планера при взлете и до момента его остановки по окончании полета.

Второй внешний пилот. Имеющий свидетельство внешний пилот, который выполняет любые функции пилота, кроме функции внешнего командира воздушного судна; исключение составляет внешний пилот, находящийся на пункте дистанционного пилотирования (ПДП) исключительно с целью прохождения летной подготовки.

Второй пилот. Имеющий свидетельство пилот, который выполняет любые функции пилота, кроме функций командира воздушного судна; исключение составляет пилот, находящийся на борту воздушного судна исключительно с целью прохождения летной подготовки.

Государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП). Единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов.

Дирижабль. Летательный аппарат легче воздуха, приводимый в движение двигателем.

Диспетчер УВД с квалификационной отметкой в свидетельстве. Диспетчер УВД, имеющий свидетельство и действительные квалификационные отметки, соответствующие осуществляемым им правам.

Дистанционно пилотируемая авиационная система (ДПАС).† Дистанционно пилотируемое воздушное судно, связанный(ые) с ним пункт(ы) дистанционного пилотирования, необходимые линии управления и контроля и любые другие элементы, указанные в конструкции типа.

Дистанционно пилотируемая авиационная система (ДПАС).†† Дистанционно пилотируемое воздушное судно, связанный(ые) с ним пункт(ы) дистанционного пилотирования, необходимая(ые) линия(и) C2 и любые другие элементы, указанные в конструкции типа.

Дистанционно пилотируемое воздушное судно (ДПВС). Беспилотное воздушное судно, пилотируемое с пункта дистанционного пилотирования.

Зачет. Признание альтернативного средства или полученной ранее квалификации.

Значительные. В контексте медицинских положений главы 6 слово "значительные" означает такую степень или такой характер отклонения, которые могут угрожать безопасности полета.

Квалификационная отметка. Запись, сделанная в свидетельстве или имеющая к нему отношение и являющаяся его частью, в которой указываются особые условия, права или ограничения, относящиеся к этому свидетельству.

Квалификация. Сочетание умений, знаний и установок, требуемых для выполнения задачи на предписанном уровне.

Командир воздушного судна. Пилот, назначенный эксплуатантом или, в случае авиации общего

назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета.

Командир воздушного судна под наблюдением. Второй пилот, выполняющий под наблюдением командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна в соответствии с методикой наблюдения, приемлемой для полномочного органа по выдаче свидетельств.

Коммерческая воздушная перевозка. Полет воздушного судна для перевозки пассажиров, грузов или почты за плату или по найму.

Компетентностные рамки ИКАО.* Разработанные ИКАО компетентностные рамки, представляющие собой отобранную группу квалификационных требований для данной авиационной дисциплины. Каждому квалификационному требованию соответствуют описание и наблюдаемые действия.

Компетентность.* Измерение возможностей человека, используемое для достоверного прогнозирования успешного выполнения конкретной работы. Компетентность проявляется и наблюдается через действия, которые мобилизуют соответствующие знания, навыки и установки на осуществление деятельности или выполнение задач при определенных условиях.

Контроль ошибок. Процесс обнаружения ошибок и реагирования на них с помощью контрмер, которые уменьшают или устраняют последствия ошибок и снижают вероятность ошибок или нежелательных состояний.

Примечание. Описание нежелательных состояний см. в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в циркуляре 314 "Контроль факторов угрозы и ошибок (КУО) при управлении воздушным движением".

Контроль факторов угрозы. Процесс обнаружения угроз и реагирования на них с помощью контрмер, которые уменьшают или устраняют последствия угроз и снижают вероятность ошибок или нежелательных состояний.

Примечание. Описание нежелательных состояний см. в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") *и в циркуляре 314* "Контроль факторов угрозы и ошибок (КУО) при управлении воздушным движением".

Критерии эффективности.* Заключения, используемые для оценки того, достигнуты ли требуемые уровни эффективности для данной компетентности. Критерии эффективности включают наблюдаемые действия, условие(я) и стандарт компетентности.

Летное мастерство. Постоянное принятие правильных решений с использованием глубоких знаний, навыков и установок для выполнения целей полета.

Линия управления и контроля (C2).† Линия передачи данных между дистанционно пилотируемым воздушным судном и пунктом дистанционного пилотирования в целях управления полетом.

Линия C2.†† Линия передачи данных между дистанционно пилотируемым воздушным судном и пунктом дистанционного пилотирования в целях управления полетом.

Медицинский эксперт. Врач, назначенный Агентством "Узавиация" (полномочным органом по выдаче свидетельств), обладающий квалификацией и опытом практической работы в области авиационной медицины, а также квалификацией в области определения и оценки медицинских показаний, которые могут затрагивать безопасность полетов.

Примечание 1. Медицинские эксперты проводят оценку медицинских заключений, представленных полномочному органу по выдаче свидетельств членами врачебной комиссии.

Примечание 2. Предполагается, что медицинские эксперты поддерживают свои профессиональные знания на современном уровне.

Медицинское заключение. Является доказательством того, что Агентство "Узавиация" подтверждает соответствие обладателя свидетельства конкретным требованиям, предъявляемым к годности по состоянию здоровья.

Могут привести. В контексте медицинских положений главы 6 слова **"могут привести"** означают такую вероятность наступления нетрудоспособности, которая неприемлема для соответствующего медицинского эксперта.

Мониторинг. Когнитивный процесс сравнения фактического и ожидаемого состояний.

Примечание. Мониторинг является составной частью компетентностных требований к данной должности в рамках авиационной дисциплины, которые выступают в качестве контрмер в модели контроля факторов угрозы и ошибок. Он требует знаний, навыков и установок для создания когнитивной модели и предпринятия надлежащих действий при обнаружении отклонений.

Наблюдаемые действия (НД). Определенный набор связанных с выполнением должностных обязанностей действий, которые можно наблюдать и которые могут или не могут поддаваться измерению.

Налет с инструктором. Полетное время, в течение которого какое-либо лицо проходит летную подготовку на борту воздушного судна с пилотом-инструктором, имеющим соответствующее свидетельство, или с внешним пилотом-инструктором, имеющим соответствующее свидетельство, с использованием в ходе полета дистанционно пилотируемого воздушного судна пункта дистанционного пилотирования.

Ночь. Период времени между концом вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек или иной такой период между заходом и восходом солнца, который может быть установлен соответствующим полномочным органом.

Примечание. Гражданские сумерки заканчиваются вечером, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта, и начинаются утром, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта.

Обнаружение и предотвращение. Способность видеть, воспринимать или обнаруживать находящиеся поблизости воздушные суда или другие опасности и предпринимать надлежащие действия.

Обслуживание ОВД на основе наблюдения. Термин, используемый в отношении одного из видов обслуживания, обеспечиваемого непосредственно с помощью системы наблюдения ОВД.

Официальное медицинское заключение. Сделанное применительно к конкретному случаю одним или несколькими медицинскими экспертами заключение, приемлемое для полномочного органа по выдаче свидетельств, с привлечением при необходимости специалистов по производству полетов или других экспертов.

Ошибка. Действие или бездействие члена эксплуатационного персонала, которое приводит к отступлению от намерений или ожиданий организации или этого члена эксплуатационного персонала.

Примечание. Определение эксплуатационного персонала см. в главе 1 Приложения 19 "Управление безопасностью полетов".

Передача управления. Действие, заключающееся в передаче управления, связанного с пилотированием, от одного пункта дистанционного пилотирования к другому.

Пилот, осуществляющий мониторинг (PM). Пилот, основной задачей которого является наблюдение за действиями PF по контролю и управлению траекторией полета. К дополнительным задачам PM относятся выполнение действий, не связанных с траекторией полета (радиосвязь, бортовые системы, другие действия эксплуатационного характера и т. д.), и наблюдение за другими членами экипажа.

Пилот, управляющий воздушным судном (PF). Пилот, основной задачей которого является осуществление контроля и управления траекторией полета. К дополнительным задачам PF относятся выполнение действий, не связанных с траекторией полета (радиосвязь, бортовые системы, другие действия эксплуатационного характера и т.д.), и наблюдение за другими членами экипажа.

Пилотировать. Манипулировать органами управления воздушного судна в течение полетного времени.

Планер. Воздушное судно тяжелее воздуха, не приводимое в движение двигателем, подъемная сила которого создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

План полета. Определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемые органам обслуживания воздушного движения.

Подготовка и оценка, основанные на компетенциях.*** Подготовка и оценка, для которых характерны ориентация на результаты, особое внимание к стандартам эффективности выполнения операций и измерению этих стандартов, а также разработка учебного курса на основе установленных стандартов эффективности.

Подготовка по утвержденной программе. Подготовка, осуществляемая под контролем и по специальной программе, утвержденной Агентством "Узавиация".

Подписание свидетельства о техническом обслуживании. Удостоверение того, что работа по техническому обслуживанию выполнена удовлетворительно в соответствии с применимыми в этом случае стандартами летной годности, в подтверждение чего выдается свидетельство о техническом обслуживании, упоминаемое в частях AR-OPS-001; AR-OPS-002; AR-OPS-003.

Подписание свидетельства о техническом обслуживании. Удостоверение того, что работа по техническому обслуживанию выполнена удовлетворительно согласно соответствующим нормам летной годности, в подтверждение чего выдается свидетельство о техническом обслуживании, упоминаемое в AR-OPS-001; AR-OPS-002; AR-OPS-003, (если свидетельство не выдается утвержденной организацией по техническому обслуживанию) или AR-AIR-001 (если свидетельство выдается утвержденной организацией по техническому обслуживанию).

Полетное время; время полета – вертолеты. Общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолета до момента полной остановки вертолета по окончании полета и прекращения вращения лопастей несущих винтов.

Полетное время; время полета – дистанционно пилотируемые авиационные системы. † Общее время с момента установления линии управления и контроля (C2) между пунктом дистанционного пилотирования (ПДП) и дистанционно пилотируемым воздушным судном (ДПВС) с целью выполнения взлета или с момента получения внешним пилотом управления после его передачи до момента завершения внешним пилотом передачи управления или прекращения использования линии C2 между ПДП и ДПВС по окончании полета.

Полетное время; время полета – дистанционно пилотируемые авиационные системы. †† Общее время с момента установления линии C2 между пунктом дистанционного пилотирования

(ПДП) и дистанционно пилотируемым воздушным судном (ДПВС) с целью выполнения взлета или с момента получения внешним пилотом управления после его передачи до момента завершения внешним пилотом передачи управления или прекращения использования линии С2 между ПДП и ДПВС по окончании полета.

Полетное время; время полета – самолеты. Общее время с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его полной остановки по окончании полета.

Примечание. Вышеуказанный термин "полетное время; время полета" является синонимом общепринятых терминов "полное полетное время" или "время от уборки до установки колодок", которое измеряется с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его полной остановки по окончании полета.

Полет по маршруту. Полет из пункта отправления в пункт прибытия по заранее запланированному маршруту с использованием стандартных навигационных процедур.

(***Полномочный орган по выдаче свидетельств.*** Полномочный орган, на который Договаривающимся государством возложена ответственность за выдачу свидетельств авиационному персоналу.)

Примечание. В положениях данных Правил считается, что Договаривающееся государство возлагает на полномочный орган по выдаче свидетельств ответственность за следующее:

a) оценку подготовленности кандидата к получению свидетельства или квалификационной отметки;

b) выдачу и подтверждение свидетельств и квалификационных отметок; c) назначение и наделение правами утвержденных лиц;

d) утверждение курсов подготовки;

e) утверждение использования комплексных пилотажных тренажеров и выдачу разрешений на использование этих тренажеров для накопления опыта или проверки квалификации, что необходимо для выдачи свидетельства или получения квалификационной отметки;

f) придание силы (легализация) свидетельствам, выданным другими Договаривающимися государствами.

Приборное время. Время полета по приборам или время наземной тренировки по приборам.

Придание силы (свидетельству). Действие, в результате которого Агентство "Узавиация" вместо выдачи собственного свидетельства признает свидетельство, выданное другим государством, в качестве равноценного его собственному свидетельству.

Психоактивные вещества. Алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, другие психостимулирующие средства, галлюциногены и летучие растворители; табак и кофеин исключены.

Пункт дистанционного пилотирования (ПДП); станция внешнего пилота. Элемент дистанционно пилотируемой авиационной системы, включающий оборудование, используемое для пилотирования дистанционно пилотируемого воздушного судна.

Самолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение двигателем, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

Самостоятельный налет. Время полета, в течение которого пилот-курсант является единственным лицом на борту воздушного судна.

Самостоятельный налет – дистанционно пилотируемые авиационные системы. Время полета, в течение которого внешний пилот-курсант управляет дистанционно пилотируемой авиационной системой самостоятельно.

Связанное с риском употребление психоактивных веществ. Употребление авиационным персоналом одногоили нескольких психоактивных веществ таким образом, что оно:

a) представляет прямую опасность для употребляющего их человека или ставит под угрозу жизнь, здоровье или благополучие других людей и/или

b) создает или усугубляет проблему или расстройство профессионального, социального, психическогоили физического характера.

Система контроля качества. Документально оформленные организационные процедуры и принципы, внутренний аудит этих принципов и процедур, обзор системы управления и выдача рекомендаций по повышению качества.

Система наблюдения ОВД. Общий термин, под которым в отдельности понимаются системы ADS-B, ПОРЛ, ВОРЛ или любая другая сопоставимая наземная система, позволяющие опознать воздушное судно.

Примечание. Сопоставимой наземной системой является система, которая в результате проведения сравнительной оценки или использования другой методики продемонстрировала, что обеспечиваемый ею уровень безопасности полетов и характеристик соответствует аналогичному показателю моноимпульсного ВОРЛ или превышает его.

Соответствующие нормы летной годности. Всеобъемлющие и подробные нормы летной годности, установленные, принятые или признанные Агентством "Узавиация" для рассматриваемого класса воздушных судов, двигателей или воздушных винтов.

Стандарт компетентности.* Уровень эффективности, установленный в качестве приемлемого при оценке того, достигнут ли уровень квалификации.

Техническое обслуживание. Проведение работ, необходимых для обеспечения сохранения летной годности воздушного судна, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта.

Тип воздушных судов. Все воздушные суда одной и той же принципиальной конструкции, в том числе все их модификации, за исключением тех, которые приводят к изменению пилотажных или летных характеристик.

Тренажер для отработки техники пилотирования. *См.* тренажерное устройство имитации полета.

Тренажер, имитирующий условия полета. *См*. тренажерное устройство имитации полета.

Тренажерное устройство имитации полета (FSTD). Любой из следующих трех видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полета:

тренажер, имитирующий условия полета**,** который обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна или точное воспроизведение дистанционно пилотируемой авиационной системы (ДПАС), позволяющее имитировать реальные функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем управления, обычную для членов летного экипажа обстановку и летные характеристики данного типа воздушного судна;

тренажер для отработки техники пилотирования**,** который обеспечивает реальное

воспроизведение обстановки в кабине экипажа или реальное воспроизведение условий полета ДПАС и имитирует показания приборов, простые функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, а также летно-технические характеристики воздушных судов определенного класса;

тренажер для основной подготовки к полетам по приборам, который оборудован соответствующими приборами и который имитирует обстановку в кабине экипажа, аналогичную обстановке во время полета воздушного судна по приборам, или условия полета ДПАС по приборам.

Угроза. События или ошибки, которые происходят вне сферы компетенции члена эксплуатационного персонала, повышают сложность эксплуатации и которыми необходимо управлять для поддержания допустимого уровня безопасности.

Примечание. Определение эксплуатационного персонала см. в главе 1 Приложения 19 "Управление безопасностью полетов".

Удостоверить годность к полетам. Выдать удостоверение о том, что воздушное судно или его части соответствуют действующим нормам летной годности после выполнения технического обслуживания воздушного судна или его частей.

Условия.* Все, что может считаться особой средой, в которой будет демонстрироваться эффективность.

Утвержденная организация по техническому обслуживанию. Организация, утвержденная Агентством "Узавиация" в соответствии с требованиями главы 8 "Техническое обслуживание самолетов" части I AR-OPS-001, для выполнения технического обслуживания воздушных судов или их частей и функционирующая под контролем органа, утвержденного Агентством "Узавиация".

Примечание. Ничто в данном определении не препятствует тому, чтобы такая организация и контролирующий ее деятельность орган утверждались более чем одним государством.

Утвержденная учебная организация. Организация, утвержденная Агентством "Узавиация" и функционирующая под его контролем в соответствии с требованиями настоящих Правил для проведения подготовки по утвержденной программе.

Член врачебной комиссии. Врач, прошедший подготовку и имеющий практические навыки в области авиационной медицины и опыт работы в авиации, который назначается полномочным органом по выдаче свидетельств для проведения медицинских освидетельствований годности по состоянию здоровья кандидатов на получение свидетельств или квалификационных отметок, для которых установлены требования по медицинскому освидетельствованию.

Член внешнего летного экипажа. Имеющий свидетельство член летного экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением дистанционно пилотируемой авиационной системой в течениеслужебного полетного времени.

Член летного экипажа. Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полетного времени.

1.2. Общие Правила, Касающиеся Свидетельств

Примечание 1. *Конвенция о международной гражданской авиации закрепляет за государством регистрации определенные функции, которые это государство имеет право или обязано – в зависимости от обстоятельств – выполнять, однако Ассамблея в резолюции A23-13 признала, что государство регистрации может оказаться не в состоянии выполнить должным образом свои обязанности в тех случаях, когда воздушные суда арендуются, фрахтуются или обмениваются – в частности без экипажа – эксплуатантом другого государства, и что Конвенция в таких случаях может не определять должным образом права и обязанности государства эксплуатанта до вступления в силу статьи 83 bis Конвенции. В связи с этим Совет настоятельно рекомендовал, чтобы государство регистрации, если оно при вышеупомянутых обстоятельствах окажется не в состоянии выполнять должным образом функции, закрепленные за ним Конвенцией, передавало государству эксплуатанта, с согласия последнего, те функции государства регистрации, которые могут выполняться более компетентно государством эксплуатанта. В то время как статья 83 bis Конвенции, вступившая в силу 20 июня 1997 года, распространяется на Договаривающиеся государства, которые ратифицировали соответствующий протокол ((GM-GEN-064)), вышеупомянутое действие будет сохранять свою актуальность в отношении тех Договаривающихся государств, которые не имеют договорных отношений, предусмотренных статьей 83 bis. При этом имеется в виду, что до вступления в силу статьи 83 bis Конвенции такое действие будет предприниматься только в случае практической целесообразности и оно не отразится ни на положениях Чикагской конвенции, определяющих обязанности государства регистрации, ни на каком-либо третьем государстве. Тем не менее, поскольку статья 83 bis Конвенции вступила в силу 20 июня 1997 года, такие соглашения о передаче функций будут действовать в отношении Договаривающихся государств, которые ратифицировали соответствующий Протокол ((GM-GEN-064)), после выполнения условий, установленных в статье 83 bis.*

Примечание 2. *Международные стандарты и Рекомендуемая практика установлены для выдачи свидетельств следующему авиационному персоналу:*

а) Летный экипаж:

- *пилот-любитель (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);*
- *пилот коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);*
- *пилот многочленного экипажа (самолет);*
- *линейный пилот авиакомпании (самолет, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);*
- *пилот-планерист;*
- *пилот свободного аэростата;*
- *пилот сверхлегкого летательного аппарата;*
- *штурман;*
- *бортинженер;*

- *борпроводник;*
- *внешний пилот (самолет, дирижабль, планер, винтокрыл, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы или свободный аэростат).*

b) Остальной авиационный персонал:

- *техническое обслуживание воздушных судов (техник, инженер, механик);*
- *диспетчер воздушного движения;*
- *сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер;*
- *оператор авиационной станции.*

1.2.1. Допуск к Работе в Качестве Члена Летного Экипажа

1.2.1.1. К выполнению функций члена летного экипажа воздушного судна или члена внешнего летного экипажа ДПАС не допускается лицо, не имеющее действительного свидетельства, отвечающего требованиям настоящих Правил и соответствующего обязанностям, которые это лицо должно выполнять.

1.2.1.2. Свидетельство члена летного экипажа выдается ~~государством регистрации данного воздушного судна~~Агентством "Узавиация". ~~или любым другим Договаривающимся государством, при этом в последнем случае свидетельству придается сила государством регистрации данного воздушного судна.~~

1.2.1.3. Свидетельство внешнего пилота выдается полномочным органом по выдаче свидетельств государства эксплуатанта ДПАС или любым другим Договаривающимся государством, и ему придается сила полномочным органом по выдаче свидетельств государства эксплуатанта ДПАС.

1.2.1.4. При выполнении международных полетов внешние пилоты имеют при себе свое соответствующее свидетельство.

Примечание. Согласно статье 29 Конвенции о международной гражданской авиации члены летного экипажа должны иметь свои соответствующие свидетельства на борту каждого воздушного судна, занятого в международной воздушной навигации.

1.2.2. Порядок Придания Силы Свидетельству

1.2.2.1. В тех случаях, когда Агентство "Узавиация" вместо выдачи своего собственного свидетельства придает силу свидетельству, выданному другим Договаривающимся государством, оно устанавливает его действительность соответствующим разрешением, которое носится вместе со свидетельством, выданным другим Договаривающимся государством, и удостоверяет, что это свидетельство действует наравне со свидетельством, выдаваемым Агентством "Узавиация". В тех случаях, когда Агентство "Узавиация" при выдаче разрешения ограничивается предоставлением конкретных прав, в разрешении указываются конкретные права обладателя свидетельства, которое принимается в качестве равноценного. Срок действия разрешения не превышает срока действия самого свидетельства. Разрешение теряет силу, если свидетельство, на основании которого оно было выдано, было аннулировано или его действие было временно приостановлено.

Примечание. Настоящее положение не имеет своей целью препятствовать государству, выдавшему свидетельство, продлить срок его действия путем соответствующего уведомления без обязательного возвращения самого свидетельства и вызова его обладателя в данное государство.

1.2.2.2. В тех случаях, когда разрешение согласно п. 1.2.2.1 выдается для использования при выполнении коммерческих авиаперевозок, полномочный орган, выдающий свидетельства,

подтверждает действительность свидетельства другого Договаривающегося государства, прежде чем дать такое разрешение.

1.2.2.3. Придание силы свидетельству в соответствии с официальным соглашением между Договаривающимися государствами в рамках общих правил выдачи свидетельств

1.2.2.3.1. Независимо от положений пп. 1.2.2.1 и 1.2.2.2 Договаривающиеся государства могут автоматически взаимно придавать силу выданным свидетельствам, если эти государства:

a) приняли общие правила выдачи свидетельств, которые соответствуют настоящим Правилам;

b) заключили официальное соглашение, признающее процедуру автоматического придания силы;

c) ввели систему надзора с целью обеспечить на постоянной основе применение общих правил выдачисвидетельств;

d) зарегистрировали данное соглашение в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции о международной гражданской авиации.

Примечание 1. Реестр соглашений и соответствующий перечень Договаривающихся государств содержатся в базе данных ИКАО об авиационных соглашениях и договорах.

Примечание 2. Общие правила выдачи свидетельств означают общую нормативную систему выдачи свидетельств, которая имеет обязательную юридическую силу и непосредственно применяется в отношении Договаривающихся государств – участников соглашения, признающего процедуру автоматического придания силы. Общие правила выдачи свидетельств, применяемые этими государствами, содержат идентичные тре-бования в отношении выдачи свидетельств, поддержания уровня квалификации и предыдущего опыта. Региональный орган по безопасности полетов может разработать и обновлять эти общие правила для своих государств-членов.

1.2.2.3.2. В свидетельства, сила которым была придана на основании процедуры, предусмотренной п. 1.2.2.3.1, вносятся удостоверяющая запись, свидетельствующая о том, что им автоматически придана сила в соответствии с соглашением, о котором говорится в п. 1.2.2.3.1, и ссылка на регистрационный номер соглашения ИКАО. В такой удостоверяющей записи также приводится перечень всех государств, являющихся сторонами данного соглашения. В п. 1.2.2.3.2.1 предусматривается переходный период для государств, которые соблюдают требования в п. 1.2.2.3.1 и выдали свидетельства до даты начала применения этого Стандарта.

1.2.2.3.2.1. До 31 декабря 2022 года государства, которые соблюдают требования в п. 1.2.2.3.1 и которые выдали свидетельства до 9 ноября 2017 года, могут использовать другие действенные средства, которые находятся на борту воздушного судна или к которым имеется доступ, для подтверждения того, что свидетельствам, выданным данным государством, придана сила в соответствии с соглашением в п. 1.2.2.3.1.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся формы удостоверяющей записи, приводится в дополнении B. В инструктивном материале также изложен порядок использования дополнения к свидетельству в качестве составной части удостоверяющей записи в отношении информации, которая со временем может измениться, т. е. регистрационный номер соглашения ИКАО и список всех государств, являющихся сторонами этого соглашения.

1.2.2.4. **Рекомендация.** Свидетельству пилота, выданному (Договаривающимся государством), следует придавать силу в других Договаривающихся государствах с целью его использования пилотами любителями.

Примечание. Договаривающимся государствам, которые без формальностей придают силу свидетельству, выданному другим Договаривающимся государством для использования пилотами любителями, рекомендуется включить уведомление о такой возможности в сборник аэронавигационной информации.

1.2.3. Права Обладателя Свидетельства

Агентство "Узавиация" не предоставляет обладателю свидетельства никаких других прав, кроме тех, которые предусмотрены данным свидетельством.

1.2.4. Годность по Состоянию Здоровья

Примечание 1. Инструктивный материал содержится в Руководстве по авиационной медицине

(Doc 8984).

Примечание 2. Для соответствия требованиям, предъявляемым к медицинскому заключению при выдаче различных свидетельств, кандидат должен отвечать определенным соответствующим медицинским требованиям, которые сгруппированы в трех классах "медицинского заключения". Подробные положения приводятся в пп. 6.2, 6.3, 6.4 и 6.5. Для обязательного подтверждения соответствия требованиям, содержащимся в п. 1.2.4.1, полномочный орган выдает обладателю свидетельства соответствующее медицинское заключение по классу 1, классу 2 или классу 3. Эта процедура может осуществляться по-разному, а именно: выдается озаглавленная надлежащим образом отдельная справка, в самом свидетельстве делается надлежащая отметка или в национальных нормативных документах оговаривается, что медицинское заключение является неотъемлемой частью свидетельства.

1.2.4.1. Кандидат на получение свидетельства имеет, когда это предписывается, медицинское заключение,выданное в соответствии с положениями главы 6.

1.2.4.2. ~~Государства~~ Агентство "Узавиация" в рамках своей программы по безопасности полетов применяю~~ю~~ет к процессу выдачи медицинского заключения обладателям свидетельств основные принципы управления безопасностью полетов, которые, как минимум, включают:

a) регулярный сбор и анализ случаев потери трудоспособности в полете и медицинских данных в процессе выдачи медицинских заключений с целью определения областей повышенного медицинского риска;

b) постоянную переоценку процесса выдачи медицинского заключения с акцентом на выявленныеобласти повышенного медицинского риска.

Примечание. Концептуальные рамки для принятия и выполнения государственной программы по безопасности полетов изложены в дополнении А к Приложению 19. Инструктивный материал, касающийся программ по безопасности полетов и принципов управления безопасностью полетов, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) ((GM-GEN-010 "РУКОВОДСТВО ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ")) и в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").

1.2.4.3. В целях уменьшения будущего медицинского риска для безопасности полетов орган, выдающий свидетельства, принимает надлежащие меры по связанному с авиацией

санитарному просвещению для обладателей свидетельств, которым требуется медицинское заключение.

Примечание 1. Возможный порядок подбора соответствующих тем для санитарного просвещения указан в Стандарте 1.2.4.2.

Примечание 2. Инструктивный материал о деятельности по укреплению здоровья содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").

Примечание 3. Инструктивный материал, касающийся связи органа, выдающего свидетельства, с процессом выдачи медицинского заключения обладателям свидетельств, содержится в Руководстве по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой (GM-GEN-004 "Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой").

1.2.4.4. Продолжительность срока действия медицинского заключения начинается со дня проведения медицинского освидетельствования. Продолжительность срока действия устанавливается в соответствии сположениями п. 1.2.5.2.

1.2.4.4.1. Срок действия медицинского заключения может быть продлен по усмотрению полномочного органа, выдающего свидетельства, на период до 45 дней.

Примечание. Целесообразно, чтобы календарный день истечения срока действия медицинского заключения оставался постоянным каждый год, чтобы дата истечения срока действующего медицинского заключения могла быть началом нового срока действия, при условии, что медицинское освидетельствование проводится в течение срока действия действующего медицинского заключения, но не более чем за 45 дней до даты истечения его срока действия.

1.2.4.5. За исключением случаев, предусмотренных в п. 1.2.5.2.6, члены летного экипажа, члены внешнего летного экипажа или диспетчеры управления воздушным движением не пользуются правами, предоставляемыми их свидетельствами, если не имеют действующего медицинского заключения, соответствующего их свидетельствам

1.2.4.6. Агентство "Узавиация" назначает членов врачебной комиссии, имеющих соответствующую квалификацию и разрешение на медицинскую практику, для медицинского освидетельствования состояния здоровья кандидатов для выдачи или возобновления их свидетельств или квалификационных отметок, указанных в главах 2 и 3, и соответствующих свидетельств, указанных в главе 4.

1.2.4.6.1. Члены врачебной комиссии прошли подготовку в области авиационной медицины и на регулярной основе повышают свою квалификацию. Перед назначением члены врачебной комиссии демонстрируют требуемый уровень квалификации в области авиационной медицины.

1.2.4.6.2. Члены врачебной комиссии практически знакомы с условиями, в которых обладатели свидетельств и квалификационных отметок выполняют свои обязанности.

Примечание. Примерами практических знаний и опыта служат летный опыт, опыт налета на тренажере, стажировка на рабочих местах и любой другой практический опыт, который, по мнению полномочного органа по выдаче свидетельств, отвечает этому требованию.

1.2.4.6.3. **Рекомендация.** Медицинскому эксперту следует периодически проверять квалификацию члена врачебной комиссии.

1.2.4.7. Кандидаты на получение свидетельств или квалификационных отметок, для получения которых определяется годность по состоянию здоровья, подписывают и представляют члену врачебной комиссии заявление о том, проходили ли они ранее такой осмотр, и если да, сообщают дату, место и результаты последнего осмотра. Они информируют члена врачебной комиссии о том, имели ли место ранее случаи отказа в выдаче, аннулирования или приостановления действия медицинского заключения, и если да, о причинах такого отказа, аннулирования или приостановления действия.

1.2.4.7.1. О любом ложном заявлении, сделанном члену врачебной комиссии кандидатом на получение свидетельства или квалификационной отметки, сообщается полномочному органу по выдаче свидетельств государства, выдающего свидетельство, для принятия соответствующих мер.

1.2.4.8. Закончив медицинское освидетельствование кандидата в соответствии с положениями главы 6, член врачебной комиссии согласовывает результаты освидетельствования и представляет полномочному органу по выдаче свидетельств подписанное заключение или его эквивалент в соответствии с его требованиями, подробно излагая результаты освидетельствования и давая свою оценку выводов в отношении годности по состоянию здоровья.

1.2.4.8.1. Если медицинское заключение представляется полномочному органу по выдаче свидетельств в электронном формате, устанавливается адекватный метод идентификации членов врачебной комиссии.

1.2.4.8.2. Если медицинское освидетельствование проводится двумя или более членами врачебной комиссии, Агентство "Узавиация" назначает одного из них ответственным за координацию результатов освидетельствования, оценку выводов в отношении годности по состоянию здоровья и подписание соответствующего заключения.

1.2.4.9. Агентство "Узавиация" пользуется услугами медицинских экспертов для оценки результатов заключений, представленных полномочным органам по выдаче свидетельств членами врачебной комиссии.

1.2.4.9.1. От члена врачебной комиссии требуется, чтобы он представлял полномочному органу по выдаче свидетельств достаточно информации для проведения этим полномочным органом проверок медицинских заключений.

Примечание. Цель таких проверок заключается в том, чтобы убедиться, что члены врачебной комиссии отвечают действующим стандартам добросовестной врачебной практики и оценки факторов риска с точки зрения авиационной медицины. Инструктивный материал по оценке факторов риска с точки зрения авиационной медицины содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").

1.2.4.10. При несоответствии медицинским стандартам, указанным в главе 6 для конкретных свидетельств, соответствующее медицинское заключение не выдается или не возобновляется, если не соблюдены следующие условия:

a) в официальном медицинском заключении указывается на то, что в особых обстоятельствах несоответствие кандидата какому-нибудь требованию, обозначенному или не обозначенному соответствующим номером, не угрожает безопасности полетов;

b) надлежащим образом учтены соответствующие способности, квалификация и опыт кандидата, а также условия его работы;

c) в свидетельстве производится отметка о любом специальном ограничении или ограничениях в тех случаях, когда выполнение должным образом служебных обязанностей обладателем

свидетельства зависит от соблюдения такого ограничения или ограничений.

1.2.4.11. Неуклонно соблюдается принцип конфиденциальности медицинской информации.

1.2.4.11.1. Все медицинские заключения и записи хранятся в защищенном помещении, и доступ к ним предоставляется только уполномоченному персоналу.

1.2.4.11.2. Когда это оправдано эксплуатационными соображениями, член врачебной комиссии определяет, в каком объеме относящаяся к делу медицинская информация представляется соответствующим должностным лицам полномочного органа по выдаче свидетельств.

1.2.5. Действительность Свидетельств

1.2.5.1. Агентство "Узавиация", выдавшее свидетельство, дает гарантию в том, что его обладатель будет осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством или соответствующими квалификационными отметками лишь в том случае, если он сохраняет свою квалификацию, а его опыт последнего времени отвечает требованиям, установленным Агентством "Узавиация".

1.2.5.1.1. **Рекомендация.** Договаривающемуся государству следует устанавливать требования к поддержанию уровня квалификации и предыдущему опыту кандидата при выдаче свидетельств и квалификационных отметок пилотов на основе применения системного подхода к предотвращению авиационных происшествий, в рамках которого следует применять процесс оценки риска и проводить анализ выполняемых полетов, а также данных об авиационных происшествиях и инцидентах, имеющих отношение к данному государству.

1.2.5.1.2. Агентство "Узавиация", выдавшее свидетельство, дает гарантию в том, что действительность свидетельства удовлетворяет другие Договаривающиеся государства.

Примечание 1. Поддержание уровня квалификации членов летного экипажа или членов внешнего летного экипажа, занятых в коммерческих воздушных перевозках, может быть достаточно точно установлено путем демонстрации ими своей квалификации в ходе контрольных полетов, осуществляемых в соответствии с положениями Правил AR-OPS-001; AR-OPS-002; AR-OPS-003.

Примечание 2. С сведения о поддержании уровня квалификации могут быть достаточно точно зарегистрированы в документах эксплуатанта, в летной книжке или в свидетельстве члена летного экипажа или члена внешнего летного экипажа.

Примечание 3. Члены летного экипажа и члены внешнего летного экипажа могут в той мере, которая покажется приемлемой, соответственно, государству регистрации или полномочному органу по выдаче свидетельств государства эксплуатанта, подвергаться проверке их квалификации на утвержденных данным государством FSTD.

Примечание 4. См. Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета (GM-GEN-011 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Самолеты), и GM-GEN-012 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Вертолеты)").

Примечание 5. Инструктивный материал по разработке процесса оценки риска содержится в Руководстве по созданию государственной системы выдачи свидетельств личному составу и управлению этой системой (GM-GEN-004 "Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой").

1.2.5.2. За исключением случаев, предусмотренных в пп. 1.2.5.2.1, 1.2.5.2.2, 1.2.5.2.3, 1.2.5.2.4, 1.2.5.2.5 и 1.2.5.2.6, медицинское заключение, выданное в соответствии с положениями пп. 1.2.4.7 и 1.2.4.8, является действительным с даты медицинского освидетельствования в течение периода, не превышающего:

- 60 мес для свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет, воздушное судно ссистемой увеличения подъемной силы);
- 12 мес для свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет, воздушноесудно с системой увеличения подъемной силы);
- 12 мес для свидетельства пилота многочленного экипажа (самолет);
- 12 мес для свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет, воздушное судно ссистемой увеличения подъемной силы);
- 60 мес для свидетельства пилота-планериста;
- 60 мес для пилота свободного аэростата;
- 12 мес для свидетельства штурмана;
- 12 мес для свидетельства бортинженера;
- 24 мес для свидетельств бортпроводника;
- 48 мес для свидетельства диспетчера УВД;
- 48 мес для свидетельства внешнего пилота (самолет, дирижабль, планер, винтокрыл, воздушное суднос системой увеличения подъемной силы или свободный аэростат).

Примечание 1. Сроки действия, перечисленные выше, могут быть продлены на период до 45 дней в соответствии с п. 1.2.4.4.1.

Примечание 2. Когда срок действия определяется в соответствии с п. 1.2.5.2 и его подпунктами, последнийучитываемый месяц срока действия включает день с тем же календарным числом, что и день медицинского освидетельствования, или, если в этом месяце нет дня с таким числом, – последний день такого месяца.

1.2.5.2.1. Срок действия медицинского заключения может быть сокращен по клиническим показаниям.

1.2.5.2.2. Когда обладателями свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) и свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), выполняющими коммерческие полеты по перевозке пассажиров на самолетах, управляемых одним пилотом, являются лица старше 40 лет, срок действия, указанный в п. 1.2.5.2, сокращается до 6 мес.

1.2.5.2.3. Когда обладателям свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства пилотов коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) и свидетельства пилота многочленного экипажа (самолет), занятых выполнением коммерческих воздушных перевозок, исполняется 60 лет, то период действительности, указанный в п. 1.2.5.2, сокращается до 6 мес.

1.2.5.2.4. В случае, если обладателями свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства внешнего пилота (самолет, дирижабль, планер, винтокрыл, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы или свободный аэростат), свидетельства пилота свободного аэростата,

свидетельства пилота-планериста и свидетельства диспетчера являются лица старше 40 лет, срок действия, указанный в п. 1.2.5.2, сокращается до 24 мес.

1.2.5.2.5. **Рекомендация.** В случае, если обладателями свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства внешнего пилота (самолет, дирижабль, планер, винтокрыл, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы или свободный аэростат), свидетельства пилота свободного аэростата, свидетельства пилота-планериста и свидетельства диспетчера являются лица старше 50 лет, срок действия, указанный в п. 1.2.5.2, следует дополнительно сократить до 12 мес.

Примечание. Сроки действия, указанные выше, основаны на возрасте кандидата во время прохождениямедицинского освидетельствования.

1.2.5.2.6. *Условия, при которых медицинский осмотр может быть отсрочен*. Предусмотренное медицинское переосвидетельствование обладателя свидетельства, который выполняет полеты в районе, удаленном от местонахождения средств проведения установленного медицинского осмотра, может быть отсрочено по усмотрению полномочного органа по выдаче свидетельств при условии, что такая отсрочка будет предоставляться только как исключение и не будет превышать:

a) одного периода продолжительностью 6 мес для члена летного экипажа воздушного судна, которое занято некоммерческими операциями;

b) двух последовательных периодов продолжительностью по 3 мес каждый для члена летного экипажа воздушного судна, которое занято коммерческими операциями, при условии, что в каждом случае соответствующее лицо получает положительное медицинское заключение после освидетельствования у назначенного члена врачебной комиссии для данного района или, при отсутствии такого назначенного члена врачебной комиссии, у врача, имеющего официальное разрешение заниматься врачебной практикой в данном районе. Заключение о медицинском осмотре высылается полномочному органу, выдавшему данное свидетельство;

c) для пилота-любителя – одного периода продолжительностью не более 24 мес, если медицинский осмотр проводится членом врачебной комиссии, назначенным Агентством "Узавиация" в соответствии с положениями п. 1.2.4.6, на территории которого временно находится кандидат. Заключение о медицинском осмотре высылается полномочному органу, выдавшему данное свидетельство;

d) двух последовательных периодов продолжительностью по 3 мес каждый для члена внешнего летного экипажа.

1.2.6. Ограниченная Годность по Состоянию Здоровья

1.2.6.1. Обладатели свидетельств, выдача которых предусматривается в настоящих Правилах, перестают пользоваться правами, предусмотренными свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, когда они узнают об ухудшении состояния здоровья, что могло бы помешать им безопасно и надлежащим образом осуществлять эти права.

1.2.6.1.1. **Рекомендация.** Государствам следует убедиться в том, что обладатели свидетельств получили ясные инструкции относительно заболеваний, которые могут иметь отношение к безопасности полетов, и когда они должны запрашивать разъяснения или указания от члена врачебной комиссии илиполномочного органа по выдаче свидетельств.

Примечание. Инструктивный материал о физическом и психическом состоянии и лечении, которые имеютотношение к безопасности полетов и которые, возможно, должны быть доведены до сведения полномочного органа по выдаче свидетельств,

содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").

1.2.6.1.2. **Рекомендация.** Каждому Договаривающемуся государству следует гарантировать, насколько это возможно, что обладатели свидетельств не будут пользоваться правами, предусмотренными свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, в тот период, когда их годность по состоянию здоровья, независимо от причин, оказалась ограниченной настолько, что это препятствовало бы выдаче им или продлению медицинского заключения.

1.2.7. Употребление Психоактивных Веществ

1.2.7.1. Обладатели свидетельств, предусмотренных в настоящих Правилах, не осуществляют прав, предоставляемых их свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, находясь под воздействием любого психоактивного вещества, которое может сделать их неспособными осуществлять эти права безопасным и надлежащим образом.

1.2.7.2. Обладатели свидетельств, предусмотренных в настоящих Правилах, не занимаются каким- либо связанным с риском употреблением психоактивных веществ.

1.2.7.3. **Рекомендация.** Договаривающимся государствам следует обеспечивать, чтобы, насколько это практически возможно, все обладатели свидетельств, которые занимаются каким-либо связанным с риском употреблением психоактивных веществ, были выявлены и освобождены от выполнения важных для безопасности полетов функций. Возврат к выполнению важных для безопасности полетов функций может рассматриваться после прохождения успешного лечения или, если никакого лечения не требуется, после прекращения связанного с риском употребления психоактивных веществ и установления того, что продолжение исполнения данным лицом конкретной функции вряд ли будет представлять угрозу для безопасности полетов.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся приемлемых методов выявления (которые могут включать биохимический контроль, в частности, при приеме на работу, при наличии обоснованного подозрения, после авиационных происшествий/инцидентов, осуществляемый на периодической и выборочной основе) и прочих профилактических мер, содержится в Руководстве по предотвращению связанного с риском употребления психоактивных веществ на рабочих местах в авиации (GM-GEN-005 "РУКОВОДСТВО ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ СВЯЗАННОГО С РИСКОМ УПОТРЕБЛЕНИЯ ПСИХОАКТИВНЫХ ВЕЩЕСТВ НА РАБОЧИХ МЕСТАХ").

1.2.8. Подготовка по Утвержденной Программе и Утвержденная Учебная Организация

Примечание. Квалификация, необходимая для выдачи свидетельств авиационному персоналу, легче и быстрее всего приобретается теми кандидатами, которые под тщательным наблюдением проходят систематическое и непрерывное обучение на курсах подготовки по спланированной программе или учебному плану. В связи с этим предусмотрено некоторое снижение требований к опыту кандидата при выдаче определенных свидетельств и внесении квалификационных отметок, установленных в данных Стандартах и Рекомендуемой практике, в том случае, когда кандидат успешно закончил курс подготовки по утвержденной программе.

1.2.8.1. Подготовка по утвержденной программе обеспечивает уровень квалификации, по меньшей мере, равный тому уровню, который предусматривается минимальными требованиями, предъявляемыми к авиационному персоналу, не прошедшему такого курса подготовки.

1.2.8.2. Утверждение Агентством "Узавиация" учебной организации зависит от демонстрации кандидатом своего соответствия требованиям добавления 2 к настоящим Правилам и соответствующим положениям, содержащимся в Приложении 19.

Примечание 1. В Приложении 19 содержатся положения об управлении безопасностью полетов для утвержденной учебной организации, которая в ходе предоставления своих услуг сталкивается с рисками для безопасности полетов при производстве полетов воздушных судов. Дополнительный инструктивный материал содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) ((GM-GEN-010 "РУКОВОДСТВО ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ")).

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся порядка утверждения организации, осуществляющей подготовку, содержится в Руководстве по утверждению организаций по подготовке персонала (GM-GEN-006 "Руководство по утверждению учебных организаций").

1.2.8.3. Подготовка по утвержденной программе членов летного экипажа и диспетчеров УВД проводитсяв утвержденной учебной организации.

Примечание. Подготовка по утвержденной программе, упоминаемая в п. 1.2.8.3, согласно настоящим Правилам относится, главным образом, к подготовке для выдачи свидетельства или квалификационной отметки. Она не подразумевает подготовку по утвержденной программе, которая может требоваться диспетчерам управления воздушным движением или летным экипажам для поддержания квалификации или получения эксплуатационного допуска после первоначальной выдачи свидетельства или квалификационной отметки, как, например, подготовку по утвержденной программе в соответствии с п. 9.3 части I AR-OPS-001 "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" или п. 7.3 раздела II части III AR-OPS-003 "Международные полеты. Вертолеты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов".

1.2.8.4. Подготовка, основанная на компетенциях, по утвержденной программе сотрудников по техническому обслуживанию воздушных судов и ДПАС проводится в утвержденной учебной организации.

Примечание 1. Описание всеобъемлющей системы подготовки с целью выдачи свидетельств для технического обслуживания воздушных судов (техник/инженер/механик), включая различные уровни компетентности, содержится в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (GM-GEN-002 "Подготовка персонала", PANS-TRG).

Примечание 2. В Руководстве по обучению персонала по техническому обслуживанию воздушных судов (GM-GEN-014 "Руководство по компетентностно-ориентированной подготовке и оценке персонала по техническому обслуживанию воздушных судов") содержится инструктивный материал по составлению и разработке программы подготовки персонала по техническому обслуживанию воздушных судов.

1.2.8.5. Квалификационная подготовка по утвержденной программе членов внешнего летного экипажа проводится в утвержденной учебной организации.

1.2.8.6. Подготовка, основанная на компетенциях, по утвержденной программе сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров проводится в утвержденной учебной организации.

Примечание. Правила разработки основанной на компетенциях программы подготовки и оценки членов летного экипажа самолета, диспетчеров управления воздушным движением, персонала по техническому обслуживанию воздушных судов, членов

внешнего экипажа и сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров, включая разработанные ИКАО компетентностные рамки, содержатся в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (GM-GEN-002 "Подготовка персонала", PANS-TRG).

1.2.9. Владение Языками

1.2.9.1. Пилоты самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, внешние пилоты самолетов, дирижаблей, планеров, винтокрылов, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы или свободных аэростатов, диспетчеры воздушного движения и операторы авиационных станций демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на уровне, указанном в требованиях к владению языками, приведенных в добавлении 1.

1.2.9.2. **Рекомендация.** *Бортинженеры, пилоты планеров и пилоты свободных аэростатов должны обладать способностью говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его*.

1.2.9.3. Штурманы, которые должны вести радиотелефонную связь на борту воздушного судна, демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его.

1.2.9.4. **Рекомендация.** *Штурманы, которые должны вести радиотелефонную связь на борту воздушного судна, должны продемонстрировать способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на уровне, указанном в требованиях к владению языками, приведенных в добавлении*.

1.2.9.5. Владение языками пилотами самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, внешними пилотами самолетов, дирижаблей, планеров, винтокрылов, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы или свободных аэростатов, диспетчерами воздушного движения и операторами авиационных станций, которые продемонстрировали владение языками на уровне ниже уровня специалистов (уровень 6), официально оценивается через определенные периоды времени в соответствии с продемонстрированным каждым лицом уровнем владения языками.

1.2.9.6. **Рекомендация.** *Владение языками пилотами самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы; внешними пилотами самолетов, дирижаблей, планеров, винтокрылов, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы или свободных аэростатов; штурманами, которые должны вести радиотелефонную связь на борту воздушного судна; диспетчерами воздушного движения и операторами авиационных станций, которые продемонстрировали владение языками на уровне ниже уровня специалистов (уровень 6), должно официально оцениваться через определенные периоды времени в соответствии с продемонстрированным каждым лицом уровнем владения языками, как указано ниже:*

a) лица, демонстрирующие владение языками на рабочем уровне (уровень 4), должны проходить аттестацию не реже одного раза в три года;

b) лица, демонстрирующие владение языками на продвинутом уровне (уровень 5), должны проходить аттестацию не реже одного раза в шесть лет.

Примечание 1. Официальная аттестация не требуется для кандидатов, продемонстрировавших профессиональный уровень владения языками, то есть лиц, для которых данный язык является родным, и очень хорошо владеющих им иностранцев, которые говорят на диалекте или с акцентом, доступными для понимания в международной авиации.

Примечание 2. Положения п. 1.2.9 касаются положений главы 5 тома II AR-ANS-008 “Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS” согласно которым языком, используемым в радиотелефонной связи, может быть язык, обычно используемый данной наземной станцией, или английский язык. Поэтому на практике возможны ситуации, когда членам летного экипажа и членам внешнего летного экипажа потребуется говорить только на языке, обычно используемом наземной станцией.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

2. СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕОТМЕТКИ ПИЛОТОВ И ВНЕШНИХ ПИЛОТОВ

A. СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ПИЛОТОВ

2.1. Общие Правила, Касающиеся Свидетельстви Квалификационных Отметок Пилотов

2.1.1. Общие Требования к Выдаче Свидетельств

2.1.1.1. Лица, не являющиеся обладателями свидетельств пилотов, выданных в соответствии с положениями данной главы, не допускаются к выполнению функций командира воздушного судна или второгопилота воздушного судна любого из указанных ниже видов:

- самолет,
- дирижабль объемом более 4600 м^3,
- свободный аэростат,
- планер,
- вертолет,
- воздушное судно с системой увеличения подъемной силы.

2.1.1.2. Вид воздушного судна указывается в названии самого свидетельства или вносится в свидетельство как квалификационная отметка о виде.

2.1.1.2.1. Если обладатель свидетельства пилота претендует на получение свидетельства для дополнительного вида воздушных судов, полномочный орган по выдаче свидетельств:

a) выдает обладателю указанного свидетельства дополнительное свидетельство пилота для данного видавоздушных судов или

b) вносит в первоначально выданное свидетельство новую квалификационную отметку о виде приусловии выполнения положений п. 2.1.2.

Примечание. Требования к квалификационным отметкам о виде представлены в данной главе в виде технических требований к выдаче свидетельств пилотов и на уровнях, соответствующих правам, предоставляемым обладателю данного свидетельства.

2.1.1.3. Кандидат, до того, как ему будет выдано свидетельство или поставлена квалификационная отметка, отвечает таким требованиям к возрасту, знаниям, опыту, летной подготовке, умению и годности по состоянию здоровья, которые установлены для данного свидетельства или квалификационной отметки.

2.1.1.3.1. Кандидат на получение любого свидетельства или квалификационной отметки демонстрирует способом, определенным полномочным органом, соответствие таким требованиям к знаниям и умению, которые установлены для данного свидетельства или квалификационной отметки.

2.1.1.4. Переходные меры, касающиеся категории воздушных судов с системой увеличения подъемной силы

До 5 марта 2025 года полномочный орган по выдаче свидетельств может вносить квалификационную отметку о виде для воздушных судов с системой увеличения подъемной силы в свидетельство пилота самолета или вертолета. Внесение такой квалификационной отметки в свидетельство означает, что воздушное судно относится к категории воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. Подготовка для получения квалификационной отметки о типе по категории воздушных судов с системой увеличения подъемной силы проводится на курсах

подготовки по утвержденной программе, учитывает предыдущий опыт работы кандидата соответственно на самолете или вертолете и включает все соответствующие аспекты эксплуатации воздушного судна категории летательных аппаратов с системой увеличения подъемной силы.

2.1.2. Квалификационные отметки о виде

2.1.2.1. Квалификационные отметки о виде, если таковые предусматриваются, относятся к видам воздушных судов, перечисленным в п. 2.1.1.1.

2.1.2.2. Дополнительные квалификационные отметки о виде не вносятся в свидетельство, когда данный вид указан в самом названии свидетельства.

2.1.2.3. В любой дополнительной квалификационной отметке о виде, вносимой в свидетельство пилота, указывается уровень прав, предусматриваемых данной квалификационной отметкой.

2.1.2.4. Обладатель свидетельства пилота, претендующий на получение дополнительных квалификационных отметок о виде, удовлетворяет требованиям настоящих Правил в отношении прав, предусматриваемых соответствующей квалификационный отметкой о виде.

2.1.3. Квалификационные отметки о классе и типе

2.1.3.1. Квалификационные отметки о классе устанавливаются для самолетов, сертифицированных для полетов с одним пилотом, и включают:

a) с одним двигателем, сухопутный;

b) с одним двигателем, гидросамолет;

c) многодвигательный, сухопутный;

d) многодвигательный, гидросамолет.

Примечание. Положения этого пункта не исключают введение в рамках основной структуры других классификационных отметок о классе.

2.1.3.1.1. **Рекомендация.** Договаривающимся государствам следует рассматривать вопрос о введении квалификационных отметок для тех вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, которые сертифицированы для полетов с одним пилотом и имеют сравнимые летно-технические и другие характеристики.

2.1.3.2. Квалификационные отметки о типе устанавливаются для:

a) воздушного судна, сертифицированного для полета с минимальным экипажем, по крайней мере издвух пилотов;

b) вертолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы, сертифицированного для полета с одним пилотом, за исключением случаев, когда квалификационная отметка о классе внесена согласно п. 2.1.3.1.1;

c) любого воздушного судна, когда полномочный орган по выдаче свидетельств считает это необходимым.

Примечание 1. В тех случаях, когда вводится общая квалификационная отметка о типе, она будет применяться только к воздушным судам с аналогичными характеристиками в части эксплуатационных процедур, систем и управления.

Примечание 2. Требования к квалификационным отметкам о классе и типе для планеров и свободных аэростатов не определены.

2.1.3.3. Если кандидат демонстрирует умение и знания, требуемые для первичной выдачи свидетельства пилота, в это свидетельство вносятся отметка о виде и квалификационные отметки, соответствующие классу или типу воздушных судов, которые использовались в ходе проверки.

2.1.4. Условия, при которых требуется получениеквалификационных отметок о классе и типе

2.1.4.1. Агентство "Узавиация", выдавшее свидетельство пилота, не допускает обладателя этого свидетельства к выполнению функций командира воздушного судна или второго пилота самолета, дирижабля, вертолета или воздушного судна с системой увеличения подъемной силы, если обладатель свидетельства не получил соответствующего разрешения в виде:

a) соответствующей отметки о классе согласно положениям п. 2.1.3.1 или

b) отметки о типе, когда это требуется в соответствии с положениями п. 2.1.3.2.

2.1.4.1.1. Если вносится квалификационная отметка о типе, ограничивающая права функциями внешнего второго пилота, или ограничивающая права функциями внешнего пилота только на крейсерском этапе полета, такое ограничение отражается в данной квалификационной отметке.

2.1.4.2. Для учебных и испытательных полетов или полетов с конкретной специальной целью, не связанных с получением доходов или перевозками пассажиров, полномочный орган по выдаче свидетельств вместо квалификационной отметки о классе или типе, вносимой в соответствии с положениями п. 2.1.4.1, может выдавать обладателю свидетельства специальное письменное разрешение. Срок действия этого разрешения ограничивается временем, которое необходимо для завершения конкретного полета.

2.1.5. Требования к Квалификационным Отметкам о Классе и Типе

2.1.5.1. Квалификационная отметка о классе

Кандидат продемонстрировал степень умения, соответствующую свидетельству для класса воздушного судна, по которому он желает получить квалификационную отметку.

2.1.5.2. Квалификационная отметка о типе, требуемая в соответствии с п. 2.1.3.2 a)

Квалификационная отметка ставится, если кандидат:

a) приобрел под надлежащим контролем опыт на соответствующем типе воздушного судна и/илисоответствующем пилотажном тренажере в следующем:

- обычные схемы полета и маневры на всех этапах полета;
- особые и аварийные процедуры и маневры, связанные с выходом из строя и отказами оборудования, например двигателя, систем и планера;
- по мере необходимости, выполнение полетов по приборам, включая заходы на посадку, уходы на второй круг и посадки по приборам в нормальных, особых и аварийных условиях, в том числе с имитацией отказа двигателя;
- для выдачи квалификационной отметки о типе для самолета прошел подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них.

Примечание 1. Порядок проведения подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них изложен в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала").

Примечание 2. Инструктивный материал по подготовке по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них содержится в Руководстве по подготовке по предотвращению сложных пространственных положений самолета и выводу из них (GM-GEN-009 "Руководство по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них").

Примечание 3. В Руководстве по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета (GM-GEN-011 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Самолеты), и GM-GEN-012 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Вертолеты)") содержится инструктивный материал, касающийся утверждения FSTD для подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них.

Примечание 4. Курс подготовки по предотвращению сложных пространственных положений самолета и выводу из них может быть включен в программу подготовки для получения квалификационной отметки о типе самолета или проводиться непосредственно после этого в форме дополнительного элемента программы.

*порядок действий при потере экипажем трудоспособности и порядок координации действий экипажа, включая распределение задач по пилотированию; взаимодействие членов экипажа ипримене*ние контрольных карт.

Примечание. См. п. 2.1.8.1 относительно квалификации, которую должны иметь пилоты, занимающиеся летным обучением;

b) продемонстрировал умение и знания, требуемые для обеспечения безопасного выполнения полетов на соответствующем типе воздушных судов, которые отвечают обязанностям командира воздушногосудна или второго пилота, в зависимости от того, что требуется;

c) продемонстрировал, на уровне свидетельства линейного пилота авиакомпании, объем знаний, определенный полномочным органом по выдаче свидетельств на основе требований, указанных в п. 2.6.1.2.

Примечание. Общие рекомендации в отношении осуществления полетов на смешанном парке воздушных судов и взаимного учета времени налета см. в Руководстве по созданию государственной системы выдачи свидетельств личному составу и управлению этой системой (GM-GEN-004 "Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой").

2.1.5.3. Квалификационная отметка о типе, требуемая в соответствии с п. 2.1.3.2 b) и c)

Кандидат продемонстрировал умение и знания, требуемые для обеспечения безопасного выполнения полетов на соответствующем типе воздушных судов, которые отвечают требованиям к выдаче свидетельств и выполнению кандидатом функций пилота.

2.1.6. Использование FSTD для Приобретения Опыта и Проверки Умений

Использование FSTD для приобретения опыта или выполнения любого маневра, требуемого при демонстрации умения для получения свидетельства или квалификационной отметки, утверждается полномочным органом по выдаче свидетельств, который гарантирует соответствие FSTD поставленной задаче.

2.1.7. Условия, при которых требуется квалификационная отметка о праве на полеты по приборам

Агентство "Узавиация", выдавшее свидетельство пилота, не допускает его обладателя к выполнению функций командира воздушного судна или второго пилота воздушного судна при полетах по приборам (ППП), если он не получил соответствующего разрешения от Агентства "Узавиация". Соответствующее разрешение предусматривает внесение квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, которая соответствует виду воздушного судна.

Примечание. Квалификационная отметка о праве на полеты по приборам вносится в свидетельство линейного пилота авиакомпании (самолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) и свидетельство пилота коммерческой авиации (дирижабль). Положения п. 2.1.7 не исключают выдачи свидетельства, составной частью которого является квалификационная отметка о праве на полеты по приборам.

2.1.8. Условия, при которых требуется получение разрешенияна проведение подготовки

2.1.8.1. Агентство "Узавиация", выдавшее свидетельство пилота, не разрешает его обладателю заниматься летным обучением, необходимым для свидетельства или квалификационной отметки пилота, если владелец такого свидетельства не получил соответствующего разрешения от Агентства "Узавиация". Соответствующее разрешение включает:

a) квалификационную отметку пилота-инструктора в свидетельстве пилота, или

b) разрешение на выполнение функции представителя официальной организации, которой полномочныйорган по выдаче свидетельств поручил осуществлять летное обучение, или

c) специальное разрешение Агентства "Узавиация", выдавшего свидетельство.

2.1.8.2. Агентство "Узавиация" не разрешает лицу заниматься обучением на FSTD, необходимым для получения свидетельства или квалификационной отметки пилота, если такое лицо не имеет или не имело соответствующего свидетельства или не обладает соответствующей летной подготовкой и опытом и не получило соответствующего разрешения от Агентства "Узавиация".

2.1.9. Учет Полетного Времени

2.1.9.1. Пилоту курсанту или владельцу свидетельства пилота засчитывается в налет полностью все время,в течение которого он выполнял полеты самостоятельно, с инструктором на самолете с двойным управлением и в качестве командира воздушного судна, которое включается в общее время налета, требующегося для получения первоначального свидетельства пилота или свидетельства пилота более высокого класса.

2.1.9.2. Обладателю свидетельства пилота, выполняющему функции второго пилота на рабочем месте пилота на воздушном судне, сертифицированном для эксплуатации одним пилотом, но для эксплуатации которого согласно требованию Агентства "Узавиация" необходимо наличие второго пилота, засчитывается не более 50 % полетного времени в качестве второго пилота в суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства пилота более высокого класса. Агентство "Узавиация" может разрешить полностью засчитать это полетное время в суммарном времени налета, если воздушное судно оборудовано для выполнения полета вторым пилотом и эксплуатируется многочленным экипажем.

2.1.9.3. Полетное время, в течение которого обладатель свидетельства пилота выполняет функции второго пилота воздушного судна, сертифицированного для эксплуатации со вторым пилотом, засчитывается полностью в суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.

2.1.9.4. Полетное время, в течение которого обладатель свидетельства пилота выступает в качестве командира воздушного судна под наблюдением, засчитывается полностью в суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.

2.1.10. Ограничение прав пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращение действия прав пилотов, достигших 65-летнего возраста

Агентство "Узавиация", выдающее свидетельства пилотам, не допускает их обладателей к выполнению функций пилота воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, если обладатели свидетельств достигли 60-летнего возраста или, в случае выполнения полетов более чем с одним пилотом 65-летнего возраста.

Примечание. См. п. 1.2.5.2.3, касающийся срока действительности медицинских заключений пилотов старше 60 лет, занятых выполнением коммерческих воздушных перевозок.

2.2. Пилот-Курсант

2.2.1. Пилот-курсант отвечает требованиям, установленным Агентством "Узавиация". При установлении таких требований Агентство "Узавиация" принимают меры, чтобы осуществление пилотами-курсантами предоставленных прав не приводило к созданию ими опасности для аэронавигации.

2.2.2. Пилот-курсант допускается к самостоятельным полетам только под контролем или по разрешению официально утвержденного пилота-инструктора.

2.2.2.1. Пилот-курсант не допускается к самостоятельному пилотированию воздушного судна на международных рейсах без специального или общего соглашения между заинтересованными Договаривающимися государствами.

2.2.3. Годность по Состоянию Здоровья

Агентство "Узавиация" не допускает пилота-курсанта к самостоятельным полетам, если этот пилот-курсант не имеет действующего медицинского заключения второго класса.

2.3. Свидетельство Пилота-Любителя

2.3.1. Общие требования, предъявляемые при выдаче свидетельства на такие виды воздушных судов, как самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы

2.3.1.1. Возраст

Кандидат не моложе 17 лет.

2.3.1.2. Знания

Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-любителя, и соответствует виду воздушных судов, который предполагается включить в свидетельство, по крайней мере в следующих областях:

Воздушное право

а) правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства пилота-любителя; правила полетов; порядок установки высотомера; соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;

Общие знания по воздушным судам применительно к самолетам, дирижаблям, вертолетам и воздушнымсудам с системой увеличения подъемной силы

b) принципы эксплуатации и работы двигателей, систем и приборного оборудования;

c) эксплуатационные ограничения соответствующих видов воздушных судов и двигателей; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;

d) для вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовойпривод), где это применимо;

e) для дирижаблей: физические характеристики и практическое применение газов;

Летные характеристики и планирование

f) влияние загрузки и распределения массы на летные характеристики; расчеты массы и центровки;

g) использование и практическое применение параметров взлетных, посадочных и других характеристик;

h) предполетное планирование и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по ПВП на частных воздушных судах; подготовка и заполнение планов полета ОВД; соответствующие правила обслуживания воздушного движения; порядок донесений о местоположении; порядок установки высотомера; выполнение полетов в районах с интенсивным движением;

Возможности человека

i) возможности человека, включая принципы КУО.

Примечание. Инструктивный материал по разработке учебных программ, касающихся возможностей человека, включая КУО, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА");

Метеорология

j) применение основ авиационной метеорологии и правил получения и использования метеорологической информации; измерение высоты; опасные метеорологические условия;

Навигация

k) практические аспекты аэронавигации и методы счисления пути; пользование аэронавигационными картами;

Эксплуатационные правила

l) применение методов КУО в эксплуатационной обстановке.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

m) порядок установки высотомера;

n) использование аэронавигационной документации, такой как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения;

o) соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке, включая

действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений;

p) в случае вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях, земной резонанс, срыв на отступающей лопасти,динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; правила обеспечения безопасности при полетах в ВМУ;

Основы полета

q) основы полета;

Радиотелефония

r) правила ведения связи и фразеология применительно к полетам по ПВП; действия при отказе связи.

2.3.1.3. Умения

Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида полеты и маневры, указанные в п. 2.3.3.2, или 2.3.4.2.1, или 2.3.5.2, или 2.3.6.2, со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота- любителя, а также умение:

a) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

b) управлять воздушным судном в пределах его ограничений;

c) плавно и точно выполнять все маневры;

d) принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете;

e) применять знания в области аэронавигации;

f) постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра.

2.3.1.4. Годность по состоянию здоровья

Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

Примечание. Относительно требований к годности по состоянию здоровья, предъявляемых к обладателям свидетельства пилота-любителя, претендующим на получение квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, см. п. 2.7.1.3.

2.3.2. Права обладателя свидетельства и условия,соблюдаемые при осуществлении таких прав

2.3.2.1. При условии соблюдения требований, указанных в пп. 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 и 2.1, свидетельство пилота-любителя дает право выполнять функции, но не за плату, командира или второго пилота воздушного судна соответствующего типа, не выполняющего полеты с целью получения доходов.

2.3.2.2. Прежде чем осуществлять указанные права ночью, обладатель свидетельства проходит обучение на воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением с инструктором по выполнению полетовв ночное время, включая взлеты, посадку и навигацию.

2.3.3. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для самолета

2.3.3.1. Опыт

2.3.3.1.1. Кандидат имеет налет не менее 40 ч или налетал 35 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота самолета в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой. Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость включения в этот общий налет (40 ч или 35 ч, в зависимости от обстоятельств) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором на FSTD. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает максимум 5 ч.

2.3.3.1.1.1. Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других категорий, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п. 2.3.3.1.1 к времени налета.

2.3.3.1.2. Кандидат имеет не менее 10 ч самостоятельного налета на самолетах под руководством уполномоченного пилота-инструктора в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой, включая 5 ч самостоятельного налета по маршруту, при этом, по крайней мере, один полет по маршруту протяженностью не менее 270 км (150 м. миль) с посадкой до полной остановки на двух различных аэродромах.

2.3.3.2. Летная подготовка

Кандидат прошел летную подготовку на самолетах в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилотулюбителю, по крайней мере в следующих областях:

a) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

b) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание самолета;

c) аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;

d) управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

e) полеты на критически низких воздушных скоростях; распознавание начального и развившегосясваливания и выход из него;

f) полеты на критически высоких воздушных скоростях; определение и выход из крутого снижения поспирали;

g) взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;

h) взлеты с коротким разбегом (с укороченной летной полосы и с учетом высоты пролета препятствий);посадки на аэродром ограниченных размеров;

i) полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости;

j) полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути, и, при наличии, радионавигационных средств;

k) работа в аварийном режиме, включая имитацию неисправностей бортового оборудования;

l) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения, правил радиотелефонной связи ифразеологии;

m) правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в п. 2.3.3.2 i), и летная подготовка в ночное время с инструктором на самолетах с двойным управлением, указанная в п. 2.3.2.2, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование самолетов по ППП.

2.3.4. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для вертолета

2.3.4.1. Опыт

2.3.4.1.1. Кандидат имеет налет не менее 40 ч или налетал 35 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота вертолетов. Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость включения в этот общий налет (40 ч или 35 ч, в зависимости от обстоятельств) времени полетов, выполненных в качестве пилота под руководством инструктора на FSTD. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает максимум 5 ч.

2.3.4.1.1.1. Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других типов, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета такого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п. 2.3.4.1.1 к времени налета.

2.3.4.1.2. Кандидат имеет не менее 10 ч самостоятельного налета на вертолетах под руководством уполномоченного пилота-инструктора, включая 5 ч самостоятельного налета по маршруту, при этом по крайней мере один полет по маршруту протяженностью не менее 180 км (100 м. миль) с посадками в двух различных пунктах.

2.3.4.2. Летная подготовка

2.3.4.2.1. Кандидат прошел подготовку на вертолетах с двойным управлением по курсу, включающему не менее 20 ч, под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилоту любителю, по крайней мере в следующих областях:

a) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-

GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

b) предполетная подготовка, включая расчет массы и центровки, осмотр и обслуживание вертолета;

c) аэродромное движение и полеты по схеме движения, методы и меры предотвращения столкновений;

d) управление вертолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

e) вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режима малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;

f) маневрирование на земле и опробование двигателя; висение; взлеты и посадки – в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном;

g) взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; производство полетов с площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;

h) полеты по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методов счисления пути и, при их наличии, радионавигационных средств, включая, по крайней мере, часовой полет;

i) действия в аварийной обстановке, включая имитацию неисправностей бортового оборудования; заход на посадку в режиме авторотации;

j) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;

k) правила ведения связи и фразеология.

2.3.4.2.1.1. **Рекомендация.** Кандидат должен пройти летное обучение полетам по приборам под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Пилот-инструктор должен обеспечить получение кандидатом опыта полетов только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости на вертолете, оборудованном соответствующими приборами.

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в п. 2.3.4.2.1.1, и летная подготовка в ночное время с инструктором на вертолетах с двойным управлением, указанная в п. 2.3.2.2, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование вертолетов по ППП.

2.3.5. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для воздушного судна с системой увеличения подъемной силы

2.3.5.1. Опыт

2.3.5.1.1. **Рекомендация.** Кандидат должен иметь налет не менее 40 ч в качестве пилота воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. Полномочному органу, выдающему свидетельства, следует определять приемлемость включения в этот общий налет (40 ч) времени полетов, выполненных с пилотом- инструктором на FSTD.

2.3.5.1.2. **Рекомендация.** Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других видов, то полномочный орган по выдаче свидетельств должен определять приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п. 2.3.5.1.1 к времени налета.

2.3.5.1.3. **Рекомендация.** Кандидату следует иметь не менее 10 ч самостоятельного налета на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы под руководством уполномоченного пилота- инструктора, включая 5 ч самостоятельного налета при выполнении полетов по маршруту, включая полет по маршруту протяженностью не менее 270 км (150 м. миль) с выполнением в ходе такого полета посадок до полной остановки на двух различных аэродромах.

2.3.5.2. Летная подготовка

Рекомендация. *Кандидату следует иметь налет не менее 20 ч на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор должен обеспечить получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилоту-любителю, по крайней мере в следующих областях:*

a) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

b) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание воздушного судна с энергетической системой увеличения подъемной силы;

c) аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;

d) управление воздушным судном с системой увеличения подъемной силы с помощью внешних визуальных ориентиров;

e) маневрирование на земле и опробование двигателей; висение и выполнение безостановочных взлетов и набора высоты; висение и непрерывный заход на посадку и посадка – в нормальных условиях, спопутным ветром и с площадок с уклоном;

f) взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; производство полетов с площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;

g) полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180º в горизонтальной плоскости;

h) вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режимов малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;

i) полеты по маршруту по визуальным ориентирам, методы счисления пути и использование, при их наличии, радионавигационных средств, включая выполнение полета в течение по крайней мере 1 ч;

j) действия в аварийной обстановке, включая имитацию отказов оборудования воздушного судна с системой увеличения подъемной силы; восстановление тяги для авторотации и заход на посадку в режиме авторотации, где это применимо; отказ трансмиссии и соединительного вала, где это применимо;

k) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет

контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;

l) правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в п. 2.3.5.2 g), и летная подготовка в ночное время с инструктором на воздушном судне с двойным управлением, указанная в п. 2.3.2.2, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование воздушных судов с системой увеличения подъемной силы по ППП.

2.3.6. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для дирижабля

2.3.6.1. Опыт

Кандидат имеет налет не менее 25 ч в качестве пилота на дирижаблях, включая, по крайней мере:

a) 3 ч учебного полета по маршруту на дирижабле, включая полет по маршруту общей протяженностьюне менее 45 км (25 м. миль);

b) выполнение 5 взлетов и 5 посадок до полной остановки на аэродроме, включая выполнение перед каждой посадкой полета по установленной схеме движения в зоне аэродрома;

c) 3 ч полета по приборам;

d) 5 ч полета в качестве пилота, выполняющего функции командира воздушного судна под контролемкомандира воздушного судна.

2.3.6.2. Летная подготовка

Кандидат прошел летную подготовку на дирижаблях с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает подготовку кандидата по крайней мере в следующих областях:

a) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА");

b) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание дирижаблей;

c) выполнение маневров по наземным ориентирам;

d) аэродромное движение и полеты по схемам движения, правила и меры предосторожности, связанные спредотвращением столкновений;

e) методы и процедуры выполнения взлета, включая соответствующие ограничения, порядок действий ваварийной обстановке и используемые сигналы;

f) управление дирижаблем по внешним визуальным ориентирам;

g) взлеты, посадки и уход на второй круг;

h) техника взлета в максимальном режиме (с учетом пролета препятствий);

i) полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости;

j) навигация, полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, счисления пути ирадионавигационных средств;

k) порядок действий в аварийной обстановке (распознавание утечек), включая имитацию отказовоборудования дирижабля;

l) правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в п. 2.3.6.2 i), и летная подготовка в ночное время с инструктором на воздушном судне с двойным управлением, указанная в п. 2.3.2.2, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование воздушных судов с системой увеличения подъемной силы по ППП.

2.4. Свидетельство Пилота Коммерческой Авиации

2.4.1. Общие требования, предъявляемые при выдаче свидетельства на такие виды воздушных судов, как самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы

2.4.1.1. Возраст

Кандидат не моложе 18 лет.

2.4.1.2. Знания

Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации, и виду воздушного судна, который предлагается включить в свидетельство, по меньшей мере в следующих областях:

Воздушное право

a) правила и положения, относящиеся к обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации; правила полетов; соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;

Общие знания по воздушным судам применительно к самолетам, дирижаблям, вертолетам и воздушнымсудам с системой увеличения подъемной силы

b) принципы эксплуатации и работы двигателей, систем и приборного оборудования;

c) эксплуатационные ограничения соответствующих видов воздушных судов и двигателей; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;

d) использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;

e) правила технического обслуживания планера, систем и двигателей соответствующих воздушных судов;

f) для вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод), где это применимо;

g) для дирижаблей: физические характеристики и практическое применение газов;

Летные характеристики, планирование и загрузка

h) влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристикиуправляемости воздушного судна, расчеты массы и центровки;

i) использование и практическое применение параметров взлетных, посадочных и других характеристик;

j) предполетное планирование и планирование полета по маршруту, соответствующее коммерческим полетам по ПВП; подготовка и заполнение планов полета ОВД; соответствующие правила обслуживания воздушного движения; порядок установки высотомера;

k) в случае дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: влияниегрузов на внешней подвеске;

Возможности человека

l) возможности человека, включая принципы КУО;

Примечание. Инструктивный материал по разработке учебных программ, касающихся возможностей человека, включая КУО, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА");

Метеорология

m) понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; правила получения и использование метеорологической информации перед полетом и во время полета, измерение высоты;

n) авиационная метеорология; климатология соответствующих районов с точки зрения ее влияния на авиацию; перемещение областей низкого и высокого давления; структура атмосферных фронтов; возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия полета по маршруту, взлета и посадки;

o) причины, распознавание и последствия обледенения; порядок входа во фронтальную зону; обходрайона с опасными метеоусловиями;

Навигация

p) аэронавигация, включая использование аэронавигационных карт, приборов и навигационных средств; понимание принципов и характеристик соответствующих навигационных систем; работа бортового оборудования;

q) в случае дирижаблей:

i) использование, ограничения и эксплуатационная надежность авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для управления дирижаблем и навигации;

ii) использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки; опознавание радионавигационных средств;

iii) принципы и характеристики автономных навигационных средств и систем, ориентированных навнешние средства; работа бортового оборудования;

Эксплуатационные правила

r) применение методов КУО в эксплуатационной обстановке.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

s) использование аэронавигационной информации, такой, как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения;

t) порядок установки высотомера;

u) соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке;

v) эксплуатационные правила перевозки грузов; потенциальный риск перевозки опасных грузов;

w) требования и практика инструктажа пассажиров по вопросам безопасности, включая меры предосторожности при посадке на воздушное судно и высадке;

x) в случае вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях; земной резонанс; срыв на отступающей лопасти; динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; правила обеспечения безопасности при полетах в ВМУ;

Основы полета

y) основы полета;

Радиотелефония

z) правила ведения связи и фразеология при полетах по ПВП; действия при отказе связи.

2.4.1.3. Умения

Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида схемы и маневры, указанные в п. 2.4.3.2.1, или п. 2.4.4.2, или п. 2.4.5.2, или п. 2.4.6.2, со степенью компетенции, соответствующей правам обладателя свидетельства пилота коммерческой авиации,а также умение:

a) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

b) управлять воздушным судном в пределах его ограничений;

c) плавно и точно выполнять все маневры;

d) принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете;

e) применять знания в области аэронавигации;

f) постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешноевыполнение схемы полета или маневра.

2.4.1.4. Годность по состоянию здоровья

Кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.

2.4.2. Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав

2.4.2.1. При условии соблюдения требований, указанных в пп. 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 и 2.1, свидетельство пилота коммерческой авиации дает право:

a) Осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя воздушного судна соответствующего вида;

b) выполнять функции командира воздушного судна соответствующего вида при полетах, не связанных скоммерческими воздушными перевозками;

c) выполнять функции командира воздушного судна соответствующего вида при коммерческихвоздушных перевозках, сертифицированного для полетов с одним пилотом;

d) выполнять функции второго пилота на воздушном судне соответствующего вида, для эксплуатациикоторого требуется наличие второго пилота;

e) в случае дирижаблей: пилотировать дирижабль по ППП.

2.4.2.2. Прежде чем осуществлять указанные права ночью, обладатель свидетельства проходит летную подготовку в ночное время на воздушных судах соответствующего вида с двойным управлением, включая взлет, посадку и навигацию.

Примечание. Некоторые предоставляемые свидетельством привилегии ограничиваются согласноп. 2.1.10 по достижении их владельцами возраста 60 и 65 лет.

2.4.3. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для самолета

2.4.3.1. Опыт

2.4.3.1.1. Кандидат имеет налет не менее 200 ч или налетал 150 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота самолета. Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость включения в этот общий налет (200 ч или 150 ч, в зависимости от обстоятельств) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором на FSTD. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает максимум 20 ч.

2.4.3.1.1.1. Кандидат налетал на самолетах не менее:

a) 100 ч в качестве командира воздушного судна или, если кандидат проходил курс обучения поутвержденной программе, 70 ч в качестве командира воздушного судна;

b) 20 ч, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушного судна, включая полет по маршруту протяженностью не менее 540 км (300 м. миль) с выполнением в ходе этого полета посадок до полной остановки на двух различных аэродромах;

c) 10 ч в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 ч может составлять времяназемной тренировки по приборам;

d) если предполагается осуществление прав данного свидетельства ночью, то 5 ч в ночное время, включая выполнение пяти взлетов и пяти посадок в качестве командира воздушного судна.

2.4.3.1.2. Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других категорий, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п. 2.4.3.1.1 к времени налета.

2.4.3.2. Летная подготовка

2.4.3.2.1. Кандидат прошел летную подготовку на самолетах в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой о классе и/или виде с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к коммерческому пилоту, по крайней мере в следующих областях:

a) a) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

b) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание самолета;

c) аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;

d) управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

e) полет на критически низких воздушных скоростях; предотвращение штопора; распознаваниеначального и развившегося сваливания и выход из него;

f) полеты с ассиметричной тягой при выдаче пилотам свидетельств или квалификационных отметок типаи класса самолетов с несколькими двигателями;

g) полеты на критически высоких воздушных скоростях, определение и выход из крутого снижения поспирали;

h) взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;

i) взлеты с коротким разбегом (с укороченной летной полосы с учетом высоты пролета препятствий);посадки на аэродром ограниченных размеров;

j) основные маневры и выход из необычных угловых положений с помощью только основныхпилотажных приборов;

k) полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута;

l) порядок действий и маневры в особых и аварийных условиях, включая имитацию отказов бортовогооборудования;

m) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемогоаэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;

n) правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в пп. 2.4.3.1.1.1 c) и 2.4.3.2.1 j), и опыт ночных полетов и летная подготовка на самолете с двойным управлением с инструктором, указанные в пп. 2.4.3.1.1.1 d) и 2.4.2.2, не дают обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации права на пилотирование самолетов по ППП.

2.4.3.2.2. **Рекомендация.** Кандидат должен пройти утвержденную полномочным органом по выдаче свидетельств подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них в реальных условиях полета.

Примечание 1. Порядок проведения подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них в реальных условиях полета изложен в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала").

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них в реальных условиях полета, содержится в Руководстве по подготовке по предотвращению сложных пространственных положений самолета и выводу из них (GM-GEN-009 "Руководство по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них").

2.4.4. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для вертолета

2.4.4.1. Опыт

2.4.4.1.1. Кандидат имеет налет не менее 150 ч или налетал 100 ч во время подготовки по утвержденному курсу в качестве пилота вертолетов. Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость включения в этот общий налет (150 ч или 100 ч, в зависимости от обстоятельств) времени полетов, выполненных в качестве пилота под руководством инструктора на FSTD. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает максимум 10 ч.

2.4.4.1.1.1. Кандидат налетал на вертолетах не менее:

a) 35 ч в качестве командира воздушного судна;

b) 10 ч, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушного судна, включая полет помаршруту с выполнением в ходе этого полета посадок в двух различных пунктах;

c) 10 ч, выполняя полеты по приборам, из которых не более 5 ч может составлять время наземнойтренировки по приборам;

d) если предполагается осуществление прав данного свидетельства ночью, то 5 ч в ночное время, включая выполнение 5 схем взлетов и 5 схем посадок в качестве командира воздушного судна.

2.4.4.1.2. Если кандидат имеет налет в качестве пилота на воздушных судах других типов, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета такого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п. 2.4.4.1.1 к времени налета.

2.4.4.2. Летная подготовка

Кандидат прошел подготовку на вертолетах с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилоту коммерческой авиации, по крайней мере в следующих областях:

a) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного

обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

b) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание вертолета;

c) аэродромное движение и полеты по схемам движения, правила и меры предосторожности, связанные спредотвращением столкновений;

d) управление вертолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

e) вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режима малых оборотов несущего винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;

f) маневрирование на земле и опробование двигателя; висение; взлеты и посадки – в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном; заходы на посадку по крутым траекториям;

g) взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; использование площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;

h) висение за пределами влияния земли; по мере необходимости, полеты с грузом на внешней подвеске;полет на большой высоте;

i) основные маневры в полете и вывод из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов;

j) полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута;

k) порядок действий в особых случаях и аварийной обстановке, включая имитацию неисправностей бортового оборудования; заход на посадку и посадка в режиме авторотации;

l) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;

m) правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в пп. 2.4.4.1.1.1 c) и 2.4.4.2 i), и опыт ночных полетов и летная подготовка с инструктором на вертолете с двойным управлением, указанный в пп. 2.4.4.1.1.1 d) и 2.4.2.2, не дают обладателю свидетельства коммерческого пилота (вертолет) права на пилотирование вертолетов по ППП.

2.4.5. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для воздушного судна с системой увеличения подъемной силы

2.4.5.1. Опыт

2.4.5.1.1. **Рекомендация.** Кандидат имеет налет не менее 200 ч в качестве пилота воздушного судна с системой увеличения подъемной силы или налетал 150 ч в ходе обучения на утвержденном курсе подготовки в качестве пилота воздушного судна. Полномочному органу по выдаче свидетельств следует определять приемлемость включения в этот общий налет

соответственно 200 ч или 150 ч времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором на утвержденном FSTD.

2.4.5.1.2. **Рекомендация.** Кандидат должен иметь налет на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы не менее:

a) 50 ч в качестве командира воздушного судна;

b) 10 ч, выполняя полеты по маршрутам в качестве командира воздушного судна, включая полет по маршруту протяженностью не менее 540 км (300 м. миль) с выполнением в ходе этого полета посадок до полной остановки на двух различных аэродромах;

c) 10 ч в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 ч может составлять времяназемной тренировки по приборам;

d) если предполагается осуществление пилотом прав свидетельства ночью, то 5 ч в ночное время, включая выполнение 5 взлетов и 5 посадок в качестве командира воздушного судна.

2.4.5.1.3. **Рекомендация.** Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других видов, то полномочный орган по выдаче свидетельств должен определить приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п. 2.4.5.1.1.

2.4.5.2. Летная подготовка

Рекомендация. *Кандидату следует пройти летную подготовку на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор должен обеспечить получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к коммерческому пилоту, по крайней мере в следующих областях:*

a) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

b) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы;

c) аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;

d) управление воздушным судном с системой увеличения подъемной силы с помощью внешних визуальных ориентиров;

e) вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режима малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;

f) маневрирование на земле и опробование двигателей; висение и выполнение безостановочных взлетов инабора высоты; висение и выполнение непрерывного захода на посадку и посадки – в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном; заходы на посадку по крутым траекториям;

g) взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; производство полетов с площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;

h) висение за пределами влияния земли; по мере необходимости выполнение полетов с грузом на внешней подвеске; полет на большой высоте;

i) основные маневры в полете и вывод из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов;

j) полеты по маршрутам с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств, включая выполнение полета в течение по крайней мере 1 ч;

k) порядок действий в аварийной обстановке, включая имитацию отказов оборудования воздушных судов с системой увеличения подъемной силы; тяга для перехода к авторотации и заход на посадку в режиме авторотации, где это применимо; отказ трансмиссии и соединительного вала, где это применимо;

l) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;

m) правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в пп. 2.4.5.1.2 c) и 2.4.5.2 i) и опыт ночных полетов и летная подготовка с инструктором на воздушном судне с двойным управлением, указанные в пп. 2.4.5.1.2 d) и 2.4.2.2, не дают обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации права на пилотирование воздушных судов с системой увеличения подъемной силы по ППП.

2.4.6. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для дирижабля

2.4.6.1. Опыт

2.4.6.1.1. Кандидат имеет налет не менее 200 ч в качестве пилота.

2.4.6.1.1.1. Кандидат налетал не менее:

a) 50 ч в качестве пилота на дирижаблях;

b) 30 ч на дирижаблях в качестве командира воздушного судна или командира воздушного судна под наблюдением, включая не менее:

- 10 ч, выполняя полеты по маршрутам, и
- 10 ч, выполняя полеты в ночное время;

c) 40 ч, выполняя полеты по приборам, из которых 20 ч составляет время полетов и 10 ч – время полетовна дирижаблях;

d) 20 ч летной подготовки на дирижаблях в областях, перечисленных в п. 2.4.6.2.

2.4.6.2. Летная подготовка

Кандидат прошел летную подготовку на дирижаблях с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к коммерческому пилоту, по крайней мере в следующих областях:

a) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

b) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание дирижаблей; c) аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;

c) методы и правила выполнения взлета, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийных условиях и используемые сигналы;

d) управление дирижаблем с помощью внешних визуальных ориентиров;

e) распознавание утечки;

f) взлеты и посадки в нормальных условиях;

g) взлеты с коротким разбегом (с укороченной взлетной полосы с учетом высоты пролета препятствий);посадки на аэродром ограниченных размеров;

h) полет по ППП;

i) полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методовсчисления пути и радионавигационных средств, если таковые имеются;

j) порядок действий в аварийных условиях, в том числе при имитации отказов бортового оборудования;

k) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемогоаэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;

l) правила ведения связи и фразеология.

2.5. Свидетельство Пилота Многочленного Экипажа (MPL)Применительно к Самолету

Примечание. Обладатель свидетельства пилота многочленного экипажа в соответствии с п. 2.5.2.1 имеет право выполнять функции второго пилота при выполнении полетов на самолете, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота. Обладатель такого свидетельства будет иметь право на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании для соответствующего вида самолетов при условии выполнения требований, установленных для такого свидетельства, причем предоставляемые таким свидетельством права ограничиваются полетами в составе многочленного экипажа, если не соблюдены требования, установленные соответственно в пп. 2.5.2.1 a), 2.5.2.2 и 2.5.2.3 (см. п. 2.6.2.2).

2.5.1. 2.5.1 Общие требования, предъявляемые при выдаче свидетельства

2.5.1.1. Возраст

Кандидат не моложе 18 лет.

2.5.1.2. Компетенции

Кандидат на удовлетворительном уровне демонстрирует соответствие требованиям к компетенциям, указанным в адаптированной компетентностной модели для выполнения функций второго пилота на транспортных самолетах с газотурбинными двигателями, сертифицированных

для выполнения полетов с экипажем в составе не менее двух пилотов. Адаптированная компетентностная модель утверждается полномочным органом по выдаче свидетельств на основе разработанных ИКАО компетентностных рамок для пилотов самолета, содержащихся в *Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала"* (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала").

Примечание 1. В основе таких компетентностных требований лежат знания, умения и установки, описанные в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала"). Знания и умения, описанные в пп. 2.5.1.2.1 и 2.5.1.2.2, соответствуют минимальным требованиям для выдачи свидетельства пилота многочленного экипажа.

Примечание 2. Компетентностные требования утвержденной адаптированной компетентностной модели предусматривают индивидуальные и групповые контрмеры, применяемые для контроля факторов угрозы и ошибок. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок содержится в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала").

2.5.1.2.1. Знания

2.5.1.2.1.1. Кандидат отвечает по крайней мере требованиям, указанным в п. 2.6.1.2 для свидетельства линейного пилота авиакомпании применительно к соответствующему виду самолета, после прохождения соответствующего курса подготовки, а также дополнительным требованиям, лежащим в основе утвержденной адаптированной компетентностной модели.

2.5.1.2.1.2. Подготовка в области требований к базовым знаниям полностью интегрирована с подготовкойв области требований к базовым умениям.

2.5.1.2.2. Умения

Кандидат продемонстрировал базовые навыки, которые необходимы для выполнения компетентностных требований утвержденной адаптированной компетентностной модели для пилота, управляющего воздушным судном, и пилота, осуществляющего мониторинг, на уровне, требуемом для выполнения функций второго пилота на самолетах с газотурбинными двигателями, сертифицированных для выполнения полетов по ПВП и ППП с экипажем в составе не менее двух пилотов.

2.5.1.2.3. **Рекомендация.** Стандарты компетентности, которым должен соответствовать кандидат на получение свидетельства пилота многочленного экипажа, доступны для широкого ознакомления.

2.5.1.3. Годность по состоянию здоровья

Кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.

2.5.2. Права обладателя свидетельства и условия,соблюдаемые при осуществлении таких прав

2.5.2.1. При условии соблюдения требований, указанных в пп. 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 и 2.1, свидетельство пилота многочленного экипажа дает право:

a) осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя самолета при условии соблюденияуказанных в п. 2.3.3 требований;

b) осуществлять права согласно квалификационной отметке о праве на полеты по приборам в составемногочленного экипажа;

c) выполнять функции второго пилота при выполнении полетов на самолете, для

эксплуатации которогоребуется наличие второго пилота.

2.5.2.2. Прежде чем осуществлять права обладателя квалификационной отметки о праве на полеты по приборам на самолете с одним пилотом, обладатель свидетельства демонстрирует способность выполнять функции командира воздушного судна при выполнении полетов с одним пилотом исключительно по приборам и отвечает указанным в п. 2.7.1.2 требованиям к умениям применительно к соответствующему виду самолета.

2.5.2.3. Прежде чем осуществлять права обладателя свидетельства пилота коммерческой авиации для выполнения полетов на самолете с одним пилотом, обладатель свидетельства:

a) налетал 70 ч на самолетах в качестве командира воздушного судна или не менее 10 ч в качестве командира воздушного судна, а также требуемые часы дополнительного налета в качестве командира воздушного судна под наблюдением;

b) налетал в качестве командира воздушного судна 20 ч, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 10 ч в качестве командира воздушного судна и 10 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением, в том числе полет по маршруту протяженностью не менее 540 км (300 м. миль), в ходе которого выполняются посадки с полной остановкой на двух аэродромах;

c) обеспечивает свое соответствие другим требованиям, предъявляемым при выдаче свидетельства коммерческого пилота, которые указаны в пп. 2.4.1.2, 2.4.1.3, 2.4.3.1.1 (за исключением п. 2.4.3.1.1.1 a))и 2.4.3.2 применительно к соответствующему виду самолета.

Примечание 1. Когда Агентство "Узавиация" предоставляет обладателю свидетельства пилота многочленного экипажа права на выполнение полетов на воздушном судне с одним пилотом, оно может документировать эти права путем проставления удостоверяющей записи в свидетельстве пилота многочленного экипажа или путем выдачи свидетельства пилота коммерческой авиации для соответствующей категории самолетов.

Примечание 2. Некоторые предоставляемые свидетельством права ограничиваются в соответствии сп. 2.1.10 по достижении их владельцами возраста 65 лет.

2.5.3. Опыт

2.5.3.1. Кандидат прошел обучение на утвержденном курсе, налетал не менее 240 ч, включая выполнение реальных полетов и подготовку на тренажере в качестве пилота, управляющего воздушным судном, и вкачестве пилота, осуществляющего мониторинг.

2.5.3.2. Опыт полетов в реальных условиях включает по крайней мере соблюдение всех требований к опыту, перечисленных в п. 2.3.3.1, подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них, полеты в ночное время и полеты исключительно по приборам.

Примечание 1. Порядок проведения подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них в реальных условиях полета изложен в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала").

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них в реальных условиях полета, содержится в Руководстве по подготовке по предотвращению сложных пространственных положений самолета и выводу из них (GM-GEN-009 "Руководство по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них").

2.5.3.3. В дополнение к соблюдению положений п. 2.5.3.2 кандидат получил на самолете с газотурбинными двигателями, сертифицированном для выполнения полетов с экипажем в составе не менее двух пилотов, или на учебно-тренировочном устройстве, имитирующем условия полета, утвержденном для этой цели полномочным органом по выдаче свидетельств в соответствии с п. 3 добавления 3, опыт, который необходим для достижения финального стандарта компетентности утвержденной адаптированной компетентностной модели.

2.5.4. Летная подготовка

2.5.4.1. Кандидат закончил курс утвержденной подготовки, отвечающей всем требованиям к знаниям и опыту, указанным в п. 2.5.3.

2.5.4.2. Кандидат прошел подготовку на самолетах с двойным управлением, необходимую для достижения финального стандарта компетентности по всем компетентностным требованиям утвержденной адаптированной компетентностной модели к выдаче свидетельств пилота многочленного экипажа.

Примечание. Компетентностные требования утвержденной адаптированной компетентностной модели предусматривают индивидуальные и групповые контрмеры, применяемые для контроля факторов угрозы и ошибок. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок содержится в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала").

2.6. Свидетельство Линейного Пилота Авиакомпании

2.6.1. Общие требования, предъявляемые при выдаче свидетельства для самолета, вертолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы

2.6.1.1. Возраст

Кандидат не моложе 21 года.

2.6.1.2. Знания

2.6.1.2.1. Кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства линейного пилота авиакомпании, и соответствует виду воздушных судов, который предлагается включить в свидетельство, по крайней мере в следующих областях:

Воздушное право

a) правила и положения применительно к обладателю свидетельства линейного пилота авиакомпании; соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;

Общие знания по воздушным судам применительно к самолетам, вертолетам и воздушным судам с системойувеличения подъемной силы

b) общие характеристики и ограничения электрических, гидравлических систем, системы наддува и других систем воздушного судна; системы управления полетом, включая автопилот и автостабилизацию;

c) принципы работы, правила эксплуатации и ограничения двигателей воздушных судов; влияние атмосферных условий на характеристики двигателей; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;

d) правила эксплуатации и ограничения соответствующих видов воздушных судов; влияние атмосферных условий на летно-технические характеристики воздушных судов согласно

соответствующим эксплуатационным данным из руководства по летной эксплуатации;

e) использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;

f) пилотажные приборы; компасы, поворотная ошибка и ошибка из-за воздействия ускорения; гироскопические приборы, эксплуатационные ограничения и воздействие прецессии; правила и порядок действий при отказах различных пилотажных приборов и электронных индикаторов;

g) правила технического обслуживания планеров, систем и двигателей соответствующих воздушныхсудов;

h) для вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод);

Летные характеристики, планирование и загрузка

i) влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристикиуправляемости воздушного судна; расчеты массы и центровки;

j) использование и практическое применение параметров взлетных, посадочных и других характеристик,включая правила управления в крейсерском режиме;

k) предполетное планирование и оперативное планирование полета по маршруту, подготовка ипредставление планов полета ОВД; соответствующие правила обслуживания воздушного движения; порядок установки высотомера;

l) в случае вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: влияние грузов на внешней подвеске на характеристики управляемости;

Возможности человека

m) возможности человека включая принципы КУО.

Примечание. Инструктивный материал по разработке учебных программ, касающихся возможностей человека, включая КУО, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА");

Метеорология

n) понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; коды и сокращения; правила получения и использование метеорологической информации перед полетом и во время полета; измерение высоты;

o) авиационная метеорология; климатология соответствующих районов, с точки зрения ее влияния на авиацию; перемещение областей низкого и высокого давления, структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полета по маршруту и посадки;

p) причины, распознавание и последствия обледенения; порядок входа во фронтальную зону; обходрайонов с опасными метеоусловиями;

q) в случае самолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: практические знания метеорологии на больших высотах, включая понимание и использование метеосводок, карт и прогнозов; струйные течения;

Навигация

r) аэронавигация, включая использование аэронавигационных карт, радионавигационных средств и систем зональной навигации; особые навигационные требования в отношении полетов по маршрутам большой протяженности;

s) использование, ограничения и эксплуатационная надежность авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для управления воздушным судном и навигации;

t) использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки;

u) принципы и характеристики автономных навигационных систем и систем, ориентированных на внешние средства; работа бортового оборудования;

Эксплуатационные правила

v) применение методов КУО в эксплуатационной обстановке.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

w) понимание и использование аэронавигационной документации, такой, как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения;

x) меры предосторожности и действия в аварийной обстановке; правила безопасности;

y) эксплуатационные правила грузовых перевозок и перевозки опасных грузов;

z) требования и практика инструктажа пассажиров по вопросам безопасности, включая меры предосторожности при посадке на воздушное судно и высадке;

aa) в случае вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях; земной резонанс; срыв на отступающей лопасти; динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; правила обеспечения безопасности при полетах в ВМУ;

Основы полета

bb) основы полета;

Радиотелефония

cc) правила ведения связи и фразеология; действия при отказе связи.

2.6.1.2.2. В дополнение к вышеуказанным дисциплинам кандидат на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) отвечает требованиям к знаниям, предъявляемым при внесении квалификационной отметке о праве на полеты по приборам и указанным в п. 2.7.1.1.

2.6.1.3. Умения

2.6.1.3.1. Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида, эксплуатация которого требует наличия второго пилота, следующие процедуры и маневры:

a) предполетную подготовку, включая подготовку эксплуатационного плана полета и

представление плана полета ОВД;

b) обычные схемы полетов и маневры на всех этапах полета;

c) порядок действий в особых и аварийных случаях и маневры, связанные с отказами и неисправностями такого оборудования, как двигатели, системы и планер;

d) порядок действий в случаях потери трудоспособности членами экипажа и взаимодействие в экипаже, включая распределение задач по пилотированию, координацию действий членов экипажа и использование контрольных карт;

e) в случае самолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы: порядок действий и маневры при выполнении полетов по ППП, описанные в п. 2.7.4.1 a) – d), включая полеты с имитациейотказа двигателя.

2.6.1.3.1.1. В случае самолета: кандидат продемонстрировал способность выполнять действия и маневры, описанные в п. 2.6.1.3.1, в качестве командира самолета с несколькими двигателями.

2.6.1.3.1.2. Кандидат продемонстрировал способность выполнять процедуры и маневры, указанные в п. 2.6.1.3, со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым обладателю свидетельства линейного пилота авиакомпании, а также умение:

a) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

b) плавно и точно осуществлять ручное управление самолетом в пределах его ограничений на постоянной основе таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;

c) управлять самолетом в режиме автоматизации, соответствующем этапу полета, и быть в курсе активного режима автоматизации;

d) точно выполнять порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях на всех этапах полета;

e) принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять, включая процесс принятия взвешенных решений и осведомленность о воздушной обстановке;

f) поддерживать действенное общение с другими членами летного экипажа и продемонстрировать способность эффективно выполнять процедуры на случай потери трудоспособности членами экипажа и обеспечения координации членов экипажа, включая распределение задач по пилотированию, координацию действий членов экипажа, соблюдение SOP и использование контрольных карт.

2.6.1.4. Годность по состоянию здоровья

Кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.

2.6.2. Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав

2.6.2.1. При условии соблюдения требований, указанных в пп. 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 и 2.1, свидетельство линейного пилота авиакомпании дает право:

a) осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя и пилота коммерческой авиации воздушного судна соответствующего вида, а применительно к свидетельству для самолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы – права по квалификационной отметке о праве на полеты по приборам и

b) выполнять функции командира воздушного судна соответствующего вида при коммерческих воздушных перевозках и любого самолета, сертифицированного для полетов более чем с одним пилотом.

2.6.2.2. Если обладатель свидетельства линейного пилота авиакомпании до этого имел только свидетельство пилота многочленного экипажа, то предоставляемые свидетельством права ограничиваются полетами в составе многочленного экипажа, если обладатель не отвечает требованиям, установленным соответственно в пп. 2.5.2.1 a), 2.5.2.2 и 2.5.2.3. Отметка о любом ограничении прав заносится в свидетельство.

Примечание. Некоторые предоставляемые свидетельством права ограничиваются в соответствии сп. 2.1.10 по достижении их владельцами возраста 60 и 65 лет.

2.6.3. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для самолета

2.6.3.1. Опыт

2.6.3.1.1. Кандидат имеет налет не менее 1500 ч в качестве пилота самолетов. Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость включения в этот общий налет (1500 ч) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором на FSTD. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает максимум 100 ч, из которых не более 25 ч составляет налет на тренажере для отработки техники пилотирования или на тренажере для основной подготовки к полетам по приборам.

2.6.3.1.1.1. Кандидат налетал на самолетах не менее:

a) 500 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением или 250 ч либо в качестве командира воздушного судна, либо не менее 70 ч из этого времени в качестве командира воздушного судна, а необходимое дополнительное время налета – в качестве командира воздушного судна под наблюдением;

b) 200 ч, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением;

c) 75 ч, выполняя полеты по приборам, из которых время наземной тренировки по приборам не превышает 30 ч;

d) 100 ч, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота.

2.6.3.1.2. Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других категорий, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п. 2.6.3.1.1 к времени налета.

Примечание. Налет, который может быть учтен полномочным органом по выдаче свидетельств, может зависеть от того, продемонстрировал ли кандидат соответствие финальному стандарту компетентности утвержденной программы подготовки, основанной на компетенциях, для внесения квалификационной отметки для самолета.

2.6.3.2. Летная подготовка

Кандидат прошел летную подготовку на самолете с двойным управлением, которая требуется для получения свидетельства коммерческого пилота (п. 2.4.3.2) и квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам (п. 2.7.4) или для получения свидетельства пилота многочленного экипажа (п. 2.5.4).

2.6.4. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для вертолета

2.6.4.1. Опыт

2.6.4.1.1. Кандидат имеет налет не менее 1000 ч в качестве пилота вертолетов. Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость включения в этот общий налет (1000 ч) времени полетов, выполненных в качестве пилота под руководством инструктора на FSTD. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает максимум 100 ч, из которых не более 25 ч составляют налет на тренажере для отработки техники пилотирования или на тренажере для основной подготовки к полетам по приборам.

2.6.4.1.1.1. Кандидат налетал на вертолетах не менее:

a) 250 ч в качестве командира воздушного судна либо не менее 70 ч из этого времени в качестве командира воздушного судна, а необходимое дополнительное время налета – в качестве командира воздушного судна под наблюдением;

b) 200 ч, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 ч в качестве командира воздушногосудна под наблюдением;

c) 30 ч, выполняя полеты по приборам, из которых не более 10 ч может составлять время наземной тренировки по приборам;

d) 50 ч, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота.

2.6.4.1.2. Если кандидат имеет налет в качестве пилота на воздушных судах других типов, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п. 2.6.4.1.1 к времени налета.

Примечание. Налет, который может быть учтен полномочным органом по выдаче свидетельств, может зависеть от того, продемонстрировал ли кандидат соответствие финальному стандарту компетентности утвержденной программы подготовки, основанной на компетенциях, для внесения квалификационной отметки для вертолета.

2.6.4.2. Летная подготовка

Кандидат прошел летную подготовку согласно требованиям к выдаче свидетельства коммерческого пилотавертолета (п. 2.4.4.2).

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в п. 2.6.4.1.1.1 c), и опыт ночных полетов, указанный в п. 2.6.4.1.1.1 d), не дают обладателю свидетельства линейного пилота авиакомпании (вертолет) права на пилотирование вертолетов по ППП.

2.6.5. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для воздушного судна с системой увеличения подъемной силы

2.6.5.1. Опыт

2.6.5.1.1. **Рекомендация.** Кандидат должен иметь налет не менее 1500 ч в качестве пилота воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. Полномочный орган по выдаче

свидетельств должен определить приемлемость включения в этот общий налет (1500 ч) времени полетов, выполненных с пилотом- инструктором на FSTD.

2.6.5.1.2. **Рекомендация.** Кандидат должен налетать на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы не менее:

a) 250 ч в качестве командира воздушного судна либо не менее 70 ч из этого времени в качестве командира воздушного судна, а необходимое дополнительное время налета – в качестве командира воздушного судна под наблюдением;

b) 100 ч, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 50 ч в качестве командира воздушного судна или в качестве второго пилота, выполняющего под контролем командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна;

c) 75 ч, выполняя полеты по приборам, из которых время наземной тренировки по приборам не может превышать 30 ч;

d) 25 ч, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота.

2.6.5.1.3. **Рекомендация.** Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других категорий, то полномочный орган по выдаче свидетельств должен определить приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п. 2.6.5.1.1 к времени налета.

Примечание. Налет, который может быть учтен полномочным органом по выдаче свидетельств, может зависеть от того, продемонстрировал ли кандидат соответствие финальному стандарту компетентности утвержденной программы подготовки, основанной на компетенциях, для внесения квалификационной отметки для воздушного судна с системой увеличения подъемной силы.

2.6.5.2. Летная подготовка

Рекомендация. *Кандидат должен пройти летную подготовку с инструктором на воздушном судне с двойным управлением, которая требуется для получения свидетельства коммерческого пилота согласно п. 2.4.5.2. и для получения квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам согласно п. 2.7.4.*

2.7. Квалификационная Отметка о Праве на Полеты по Приборам

2.7.1. Требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для самолета, дирижабля, вертолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы

2.7.1.1. Знания

Кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, по крайней мере в следующих областях:

Воздушное право

a) правила и положения, касающиеся полета по ППП; соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;

Общие знания по воздушным судам применительно к запрашиваемому виду воздушного судна

b) использование, ограничения и пригодность к эксплуатации бортового электронного оборудования, электронных устройств и приборов, необходимых для управления и навигации воздушного судна при полете по ППП и в метеорологических условиях полета

по приборам; использование и ограничения средств автоматизации;

c) компасы, поворотная ошибка и ошибка из-за воздействия ускорения; гироскопические приборы, эксплуатационные ограничения и воздействие прецессии; правила и порядок действий при неисправностях различных пилотажных приборов;

Летные характеристики и планирование применительно к запрашиваемому виду воздушного судна

d) предполетная подготовка и проверка, соответствующие полету по ППП;

e) оперативное планирование полета; подготовка и представление для целей ОВД планов полета по ППП; порядок установки высотомера;

Возможности человека применительно к запрашиваемому виду воздушного судна

f) возможности человека применительно к полетам на воздушных судах по приборам, включая принципы КУО.

Примечание. Инструктивный материал по разработке учебных программ, касающихся возможностей человека, включая КУО, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА");

Метеорология применительно к запрашиваемому виду воздушного судна

g) применение авиационной метеорологии; понимание и использование карт, сводок и прогнозов; коды и сокращения; правила получения и использование метеорологической информации; измерение высоты;

h) причины, распознавание и последствия обледенения двигателей и планера; правила прохождения фронтальных зон; обход опасных метеоусловий;

i) для вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: последствия обледенения несущего винта;

Навигация применительно к запрашиваемому виду воздушного судна

j) практическая аэронавигация с использованием навигационных систем;

k) использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки; опознавание источников навигационной информации;

Эксплуатационные правила применительно к запрашиваемому виду воздушного судна

l) применение методов КУО в условиях эксплуатации;

m) понимание и использование аэронавигационной документации, такой, как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения, и карт вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;

n) меры предосторожности и правила действий в аварийной обстановке; меры безопасности, связанные сполетами по ППП; критерии пролета препятствий.

Примечание. Информация для пилотов и персонала, занимающегося производством полетов, относительно параметров построения схем полета и эксплуатационных правил содержится в томе I "Производство полетов воздушных судов" Правил аэронавигационного обслуживания (PANS-OPS, Doc 8168). Правила, используемые в некоторых странах, могут отличаться от

указанных в PANS-OPS, и знание таких различий важно для обеспечения безопасности полетов;

Радиотелефония

o) правила ведения связи и фразеология, применяемые при полетах воздушных судов по ППП; действия,предпринимаемые в случае потери связи.

2.7.1.2. Умения

2.7.1.2.1. Кандидат продемонстрировал на воздушном судне, применительно к которому он добивается получения квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, способность выполнять схемы полета и маневры, указанные в п. 2.7.1.4, со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым обладателю квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, а также умение:

a) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

b) управлять воздушным судном запрашиваемого вида в пределах его ограничений;

c) плавно и точно выполнять все маневры;

d) принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете;

e) применять знания в области аэронавигации;

f) постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечивать успешное выполнение схемы полета или маневра.

2.7.1.2.1.1. Кандидат продемонстрировал способность выполнять полет на многодвигательных воздушных судах соответствующего вида исключительно по приборам при одном неработающем двигателе или с имитацией одного неработающего двигателя, если предполагается осуществлять права, предоставляемые квалификационной отметкой о праве на полеты по приборам, на таких воздушных судах.

Примечание. Вопросы использования FSTD для демонстрации умений рассматриваются в п. 2.1.6.

2.7.1.3. Годность по состоянию здоровья

2.7.1.3.1. Кандидаты, обладающие свидетельством пилота-любителя, проходят проверку остроты слуха на основании требований, предъявляемых к слуху при выдаче медицинского заключения первого класса.

2.7.1.3.2. **Рекомендация.** *Договаривающимся государствам следует рассмотреть вопрос о необходимости соответствия обладателя свидетельства пилота-любителя требованиям к физическому и психическому состоянию, а также требованиям к зрительному восприятию для выдачи медицинского заключения первого класса.*

2.7.2. Права обладателя квалификационной отметки и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав

2.7.2.1. При условии соответствия указанным в пп. 1.2.5, 1.2.6 и 2.1 требованиям обладатель квалификационной отметки о праве на полеты по приборам для конкретного вида воздушных судов имеет право пилотировать воздушные суда этого вида по ППП.

2.7.2.2. Прежде, чем осуществлять эти права на многодвигательных воздушных судах, обладатель квалификационной отметки выполняет требования п. 2.7.1.2.1.1.

Примечание. Пилоты могут осуществлять совместные права согласно квалификационной отметке о праве на полеты по приборам на воздушных судах нескольких видов, если они отвечают требованиям по каждому виду.

2.7.3. Опыт

2.7.3.1. Кандидат имеет свидетельство пилота-любителя или коммерческого пилота запрашиваемого вида воздушных судов.

2.7.3.2. Кандидат налетал не менее:

a) 50 ч, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушных судов на типах, приемлемых для полномочного органа по выдаче свидетельств, из которых не менее 10 ч – на воздушных судах запрашиваемого вида, и

b) 40 ч, выполняя полеты по приборам на воздушных судах, из которых не более 20 ч (или 30 ч в тех случаях, когда используется пилотажный тренажер) могут составлять время наземной тренировки по приборам. Наземная тренировка осуществляется под руководством уполномоченного инструктора.

2.7.4. Летная подготовка

2.7.4.1. Из требуемого согласно п. 2.7.3.2 b) налета по приборам кандидат налетал не менее 10 ч во время прохождения летной подготовки на воздушных судах запрашиваемого вида с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к обладателю квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, по крайней мере в следующих областях:

a) предполетная подготовка, включая использование руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа и соответствующих документов по обслуживанию воздушного движения при подготовке плана полета по ППП;

b) предполетный осмотр, использование контрольных перечней, проверки перед рулением и взлетом;

c) порядок действий и маневры при выполнении полетов по ППП в нормальных, особых и аварийных условиях, включая, по крайней мере, следующее:

- переход на полет по приборам после взлета;
- стандартные схемы вылета и прибытия по приборам;
- схемы полета по ППП по маршруту;
- полет в зоне ожидания;
- заходы на посадку по приборам при установленных минимумах;
- порядок ухода на второй круг;
- посадки после выполнения заходов на посадку по приборам;

d) маневры в полете и конкретные летные характеристики.

2.7.4.2. Если предполагается, что предоставляемые квалификационной отметкой права на выполнение полетов по приборам должны осуществляться на воздушном судне с несколькими двигателями, то кандидат проходит летную подготовку на таком воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта по управлению воздушным судном соответствующего вида по приборам с одним неработающим двигателем или с имитацией одного неработающего двигателя.

2.8. Квалификационная отметка пилота-инструктора самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы

2.8.1. Требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки

2.8.1.1. Знания

Кандидат отвечает требованиям к знаниям, предъявляемым при получении свидетельства пилота коммерческой авиации в соответствии с видом воздушного судна, указанным в свидетельстве. Кроме того, кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю отметки пилота-инструктора, по крайней мере в следующих областях:

a) методика практического обучения;

b) оценка успеваемости курсантов по тем предметам, по которым осуществляется наземная подготовка;

c) процесс усвоения материала;

d) элементы эффективного обучения;

e) e) оценка и проверка знаний курсантов, теория обучения;

f) разработка программы подготовки;

g) планирование урока;

h) методика аудиторного обучения;

i) использование учебных пособий, включая при необходимости FSTD;

j) анализ и исправление ошибок учащихся;

k) возможности человека применительно к летной подготовке, включая принципы КУО.

Примечание. Инструктивный материал по разработке учебных программ, касающихся возможностей человека, включая КУО, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА");

l) опасность, связанная с имитацией выхода из строя систем и отказов на воздушном судне.

2.8.1.2. Умения

Кандидат продемонстрировал способность обучать в тех областях, в которых он намерен проводить летную подготовку, и на тех видах и классах воздушных судов, по которым предусматривается осуществление прав пилота-инструктора, включая, в соответствующих случаях, предполетный инструктаж, разбор полетов и наземную подготовку.

2.8.1.3. Опыт

Кандидат отвечает требованиям к опыту, предъявляемым при получении свидетельства пилота

коммерческой авиации согласно соответственно пп. 2.4.3.1, 2.4.4.1, 2.4.5.1 и 2.4.6.1 для каждого вида воздушных судов.

2.8.1.4. Летная подготовка

Под руководством назначенного полномочным органом по выдаче свидетельств пилота-инструктора кандидат:

a) прошел курс обучения по методике ведения летной подготовки, включая демонстрацию операций, методы практического обучения, распознавание и исправление наиболее распространенных ошибок курсантов, и

b) применял на практике методику выполнения маневров и схем полета, по которой он намерен проводить летную подготовку.

2.8.2. Права обладателя квалификационной отметки и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав

2.8.2.1. При условии соблюдения требований пп. 1.2.5 и 2.1 обладатель квалификационной отметкипилота-инструктора имеет право:

a) контролировать самостоятельные полеты пилотов-курсантов и

b) проводить летную подготовку, необходимую для выдачи свидетельства пилота-любителя, свидетельства пилота коммерческой авиации, внесения квалификационной отметки о праве на полеты по приборам и квалификационной отметки пилота-инструктора,

при условии, что пилот-инструктор:

1. имеет по крайней мере свидетельство и квалификационную отметку о праве проводить подготовкупо соответствующему типу воздушных судов;
2. имеет свидетельство и квалификационную отметку, которые необходимы для выполнениясфункций командира воздушного судна, по которому ведется подготовка;
3. имеет права пилота-инструктора, подтвержденные отметкой в свидетельстве.

2.8.2.2. Для проведения подготовки на получение свидетельства пилота многочленного экипажа кандидаттакже отвечает всем квалификационным требованиям для инструктора.

Примечание. Конкретные положения для пилота-инструктора, проводящего подготовку для получения свидетельства пилота многочленного экипажа, содержатся в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала").

2.9. Свидетельство Пилота-Планериста

2.9.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельств

2.9.1.1. Возраст

Кандидат не моложе 16 лет.

2.9.1.2. Знания

2.9.1.2.1. Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-планериста, по крайней мере в следующих областях:

Воздушное право

a) правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства пилота-планериста;

правила полетов; соответствующие практики и правила обслуживания воздушного движения;

Общие знания по воздушным судам

b) принципы работы систем и приборного оборудования планеров;

c) эксплуатационные ограничения планеров; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;

Летные характеристики, планирование и загрузка

d) влияние загрузки и распределения массы на летные характеристики; учет массы и центровки;

e) использование и практическое применение параметров стартовых, посадочных и других характеристик;

f) предполетное планирование и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по ПВП; соответствующие правила обслуживания воздушного движения; порядок установки высотомера; выполнение полетов в районах с интенсивным движением;

Возможности человека

g) возможности человека применительно к пилоту-планеристу, включая принципы КУО;

Примечание. Инструктивный материал по разработке учебных программ, касающихся возможностей человека, включая КУО, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА");

Метеорология

h) применение основ авиационной метеорологии; правила получения и использование метеорологической информации; измерение высоты;

Навигация

i) практические аспекты аэронавигации и методы счисления пути; пользование аэронавигационными картами;

Эксплуатационные правила

j) использование аэронавигационной документации, такой как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения;

k) различные методы запуска и соответствующий порядок действий;

l) соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений;

Основы полета

m) основы полета применительно к планерам.

2.9.1.2.2. **Рекомендация.** Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-планериста, правил ведения связи и фразеологии, что необходимо для выполнения полетов по ПВП, а также знание действий, предпринимаемых при потере связи.

2.9.1.3. Опыт

2.9.1.3.1. Кандидат имеет не менее 6 ч налета в качестве пилота планера, включая 2 ч самостоятельного налета, в течение которых он выполнил не менее 20 взлетов и посадок.

2.9.1.3.1.1. Если кандидат имеет налет в качестве пилота самолетов, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета такого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п. 2.9.1.3.1 к времени налета.

2.9.1.3.2. Кандидат приобрел под соответствующим контролем опыт эксплуатации планеров, по крайней мере в следующих областях:

a) предполетная подготовка, включая сборку и осмотр планера;

b) технические приемы и правила, применяемые при используемом методе старта, включая соответствующие ограничения воздушной скорости, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;

c) полеты по схемам движения, методы и меры, применяемые для предотвращения столкновений;

d) управление планером с помощью внешних визуальных ориентиров;

e) полет в эксплуатационном диапазоне режимов полета;

f) распознавание начального и развившегося сваливания и вывод из него и из крутого снижения по спирали;

g) запуски, заходы на посадку и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;

h) полеты по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;

i) порядок действий в аварийной обстановке.

2.9.1.4. Умения

Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира планера полеты и маневры, указанные в п. 2.9.1.3.2, на уровне квалификации, соответствующем правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-планериста, а также умение:

a) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

b) управлять планером в пределах его ограничений;

c) плавно и точно выполнять все маневры;

d) принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

e) применять знания в области аэронавигации;

f) постоянно осуществлять управление планером таким образом, чтобы обеспечить успешноевыполнение схемы полета или маневра.

2.9.1.5. Годность по состоянию здоровья

Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

2.9.2. Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав

2.9.2.1. При условии соблюдения требований, указанных в пп. 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1 и 2.1, свидетельство пилота-планериста дает право выполнять функции командира любого планера, если обладатель свидетельства имеет опыт применения используемого метода старта.

2.9.2.2. **Рекомендация.** *Если предполагается осуществлять перевозку пассажиров, то обладатель свидетельства должен иметь налет не менее 10 ч в качестве пилота планеров*.

2.10. Свидетельство Пилота Свободного аэростата

Примечание. Положения о свидетельстве пилота свободного аэростата применяются к свободнымаэростатам, в которых используется горячий воздух или газ.

2.10.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства

2.10.1.1. Возраст

Кандидат не моложе 16 лет.

2.10.1.2. Знания

2.10.1.2.1. Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота свободного аэростата, по крайней мере в следующихобластях:

Воздушное право

a) правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства пилота свободного аэростата; правила полета; соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;

Общие знания по воздушным судам

b) принципы действия свободных аэростатов, систем и приборного оборудования;

c) c) эксплуатационные ограничения свободных аэростатов; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;

d) физические характеристики и практическое применение газов, используемых в свободных аэростатах;

Летные характеристики, планирование и загрузка

e) e) влияние загрузки на летные характеристики; расчеты массы;

f) использование и практическое применение параметров стартовых, посадочных и других характеристик, включая влияние температуры;

g) предполетное планирование и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по ПВП; соответствующие правила обслуживания воздушного движения, порядок установки высотомера, выполнение полетов в районах с интенсивным движением;

Возможности человека

h) возможности человека применительно к пилоту свободного аэростата, включая принципы КУО.

Примечание. Инструктивный материал по разработке учебных программ, касающихся возможностей человека, включая КУО, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА");

Метеорология

i) применение основ авиационной метеорологии, правила получения и использование метеорологической информации; измерение высоты;

Навигация

j) практические аспекты аэронавигации и методы счисления пути; пользование аэронавигационными картами;

Эксплуатационные правила

k) использование аэронавигационной документации, такой как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения;

l) соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода района опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений;

Основы полета

m) основы полета применительно к свободным аэростатам.

2.10.1.2.2. **Рекомендация.** Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота свободного аэростата, правил ведения связи и фразеологии, необходимых для выполнения полетов по ПВП и действий при потере связи.

2.10.1.3. Опыт

2.10.1.3.1. Кандидат имеет налет не менее 16 ч в качестве пилота на свободных аэростатах, включая по крайней мере 8 запусков и подъемов, из которых один должен быть самостоятельным.

2.10.1.3.2. Кандидат накопил под соответствующим контролем опыт эксплуатации свободных аэростатов по крайней мере в следующих областях:

a) предполетная подготовка, включая сборку, оснастку, наполнение, пришвартование и осмотр аэростата;

b) технические приемы и правила, применяемые при запуске и подъеме, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;

c) методы и меры предотвращения столкновений;

d) управление свободным аэростатом с помощью внешних визуальных ориентиров;

e) распознавание режима быстрого спуска и выход из него;

f) полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;

g) заходы на посадку и посадки, включая порядок обращения с аэростатом на земле;

h) порядок действий в аварийной обстановке.

2.10.1.3.3. Если права, предоставляемые свидетельством, должны осуществляться в ночное время, токандидат получает под соответствующим контролем опыт эксплуатации аэростатов во время ночных полетов.

2.10.1.3.4. **Рекомендация.** Если предполагается перевозка пассажиров за плату или по найму, то обладатель свидетельства должен иметь не менее 35 ч налета, включая 20 ч в качестве пилота свободного аэростата.

2.10.1.4. Умения

Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира свободного аэростата полеты и маневры, указанные в п. 2.10.1.3.2, с уровнем компетенции, соответствующим правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота свободного аэростата, а также умение:

a) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

b) управлять свободным аэростатом в пределах его ограничений;

c) плавно и точно выполнять все маневры;

d) принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

e) применять знания в области аэронавигации;

f) постоянно осуществлять управление свободным аэростатом таким образом, чтобы обеспечитьуспешное выполнения схемы полета или маневра.

2.10.1.5. Годность по состоянию здоровья

Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

2.10.2. Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав

2.10.2.1. При условии соблюдения требований, указанных в пп. 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 2.1 и 2.10.1.3.4, свидетельство пилота свободного аэростата дает право выполнять функции командира любого свободного аэростата, если обладатель свидетельства имеет опыт полетов на аэростатах, в которых используется соответственно горячий воздух или газ.

2.10.2.2. Прежде чем осуществлять указанные права ночью, обладатель свидетельства выполняет требования, указанные в п. 2.10.1.3.3.

B. СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ВНЕШНИХ ПИЛОТОВ

2.11. Общие правила, касающиеся свидетельств и квалификационных отметок внешних пилотов

Примечание. Положения раздела B главы 2 относятся только к международным полетам ДПАС по ППП.

2.11.1. Общие требования к выдаче свидетельств

2.11.1.1. Лицо, не являющееся обладателем свидетельства внешнего пилота, выданного в соответствии с положениями данной главы, не допускается к выполнению функций внешнего командира воздушного судна или второго внешнего пилота ДПВС любого из указанных ниже видов ДПВС:

- самолет,
- дирижабль,
- планер,
- винтокрыл,
- воздушное судно с системой увеличения подъемной силы,
- свободный аэростат.

2.11.1.2. Информация о виде ДПВС вносится в свидетельство внешнего пилота в качестве квалификационной отметки о виде.

2.11.1.3. Кандидат, до того, как ему будет выдано свидетельство и поставлена квалификационная отметка внешнего пилота, отвечает таким требованиям к возрасту, опыту, летной подготовке, квалификации и годности по состоянию здоровья, которые установлены для данного свидетельства или квалификационной отметки внешнего пилота.

2.11.1.4. Кандидат на получение любого свидетельства или квалификационной отметки внешнего пилота демонстрирует способом, определенным полномочным органом по выдаче свидетельств, соответствие таким требованиям к знаниям и умению, которые установлены для свидетельства или квалификационной отметки внешнего пилота.

2.11.2. Квалификационные отметки о виде

2.11.2.1. Квалификационные отметки о виде, если таковые предусматриваются, относятся к видам ДПВС, перечисленным в п. 2.11.1.1.

2.11.2.2. Обладатель свидетельства внешнего пилота, претендующий на получение дополнительных квалификационных отметок о виде для включения в существующее свидетельство, отвечает требованиям настоящих Правил в отношении прав, предусматриваемых соответствующей квалификационной отметкой о виде ДПАС, которую он желает получить.

2.11.3. Квалификационные отметки о классе и типе

2.11.3.1. Квалификационная отметка о классе устанавливается для сертифицированных для производства полетов с одним внешним пилотом ДПВС и связанных с ними ПДП, имеющих сопоставимые характеристики управляемости, летно-технические и другие характеристики, за исключением тех случаев, когда полномочный орган по выдаче свидетельств считает необходимой квалификационную отметку о типе.

2.11.3.2. Квалификационная отметка о типе устанавливается для ДПВС и связанных с ними ПДП, сертифицированных для производства полетов с минимальным экипажем, по крайней мере из двух внешних пилотов, или когда полномочный орган по выдаче свидетельств считает ее необходимой.

Примечание. В тех случаях, когда вводится общая квалификационная отметка о типе, она применяется только к ДПВС с аналогичными характеристиками в части эксплуатационных процедур, систем и управления.

2.11.3.3. Если кандидат демонстрирует квалификацию, необходимую для выдачи первичного свидетельства внешнего пилота, в это свидетельство внешнего пилота вносится отметка о виде и квалификационные отметки, соответствующие классу или типу ДПВС и связанному с ним ПДП, которые использовались в ходе этой демонстрации.

2.11.3.4. **Рекомендация.** *Информацию об уровнях квалификации, которым необходимо соответствовать для управления ДПВС того класса и типа, в отношении которых вносятся отметки, следует опубликовывать.*

2.11.4. Условия, при которых требуется получение квалификационных отметок о классе и типе

2.11.4.1. Агентство "Узавиация", выдавшее свидетельство внешнего пилота, не допускает обладателя этого свидетельства внешнего пилота к выполнению функций внешнего командира воздушного судна или внешнего второго пилота ДПВС и связанного с ним ПДП, если обладатель свидетельства не получил разрешения в виде:

a) соответствующей квалификационной отметки о классе, предусмотренной в п. 2.11.3.1; или

b) квалификационной отметки о типе, когда это требуется в соответствии с п. 2.11.3.2.

2.11.4.1.1. Если вносится квалификационная отметка о типе, ограничивающая права функциями внешнего второго пилота, или ограничивающая права функциями внешнего пилота только на крейсерском этапе полета, такое ограничение отражается в данной квалификационной отметке.

2.11.4.1.2. Если вносится квалификационная отметка о классе, ограничивающая права функциями внешнего пилота только на крейсерском этапе полета, такое ограничение отражается в квалификационной отметке.

2.11.4.2. Для учебных и испытательных полетов или некоммерческих полетов с конкретной специальной целью полномочный орган по выдаче свидетельств вместо квалификационной отметки о классе или типе, вносимой в соответствии с п. 2.11.4.1, может выдавать обладателю свидетельства внешнего пилота специальное письменное разрешение. Срок действия этого разрешения ограничивается временем, необходимым для завершения конкретного полета.

2.11.5. Требования к выдаче квалификационных отметок о классе и типе

2.11.5.1. Квалификационная отметка о классе

Кандидат продемонстрировал квалификацию, необходимую для выполнения безопасного полета ДПВС, класса, по которому он желает получить квалификационную отметку.

2.11.5.2. Квалификационная отметка о типе, требуемая в соответствии с п. 2.11.3.2 Кандидат:

a) приобрел под надлежащим контролем опыт на соответствующем типе ДПВС и связанном с ним ПДПи/или соответствующем FSTD в следующем:

- обычные схемы полета и маневры на всех этапах полета;
- нештатные и аварийные процедуры и маневры, связанные с отказами или

неисправностями оборудования, например двигателя, линии С2, систем и планера;

- правила полетов по приборам, включая правила захода на посадку по приборам, ухода на второй круг и посадки в обычных, нештатных и аварийных условиях, в том числе с имитацией отказа двигателя;
- для выдачи квалификационной отметки о типе для самолета прошел подготовку по предотвращению попадания в сложные пространственные положения и выводу из них.

Примечание 1. *Порядок проведения подготовки по предотвращению попадания в сложные пространственные положения и выводу из них изложен в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала").*

Примечание 2. *Инструктивный материал по подготовке для предотвращения попадания в сложные пространственные положения и вывода из них содержится в Руководстве по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них (GM-GEN-009 "Руководство по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них").*

Примечание 3. *В Руководстве по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета (GM-GEN-011 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Самолеты), и GM-GEN-012 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Вертолеты)") содержится инструктивный материал, касающийся утверждения FSTD для проведения подготовки по предотвращению попадания в сложные пространственные положения и выводу из них.*

Примечание 4. *Курс подготовки по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные положения и выводу из них может быть включен в программу подготовки для получения квалификационной отметки о типе или проводиться непосредственно после этого в форме дополнительного элемента программы;*

- *порядок действий при потере экипажем трудоспособности и порядок координации действий экипажа, включая распределение задач внешнего пилота; взаимодействие членов экипажа и использование контрольных карт.*

Примечание. *См. п. 2.11.7.1, касающийся квалификации, необходимой внешним пилотам для проведения подготовки по ДПАС;*

b) продемонстрировал квалификацию, необходимую для безопасной эксплуатации соответствующего типа ДПВС и связанного с ним ПДП, а также продемонстрировал навыки управления с использованием линии С2, относящиеся, в соответствующих случаях, к обязанностям внешнего командира воздушного судна или внешнего второго пилота.

Примечание. *Общие рекомендации в отношении перекрестной подготовки и взаимного учета времени налета содержится в Руководстве по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой (GM-GEN-004 "Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой").*

2.11.6. Использование FSTD для приобретения опытаи демонстрации квалификации

Использование FSTD для приобретения опыта или выполнения любого маневра, необходимых

для демонстрации квалификации в целях получения свидетельства или квалификационной отметки внешнего пилота, утверждается полномочным органом по выдаче свидетельств, который гарантирует соответствие FSTDпоставленной задаче.

2.11.7. Условия, при которых требуется получение разрешения на проведение подготовки для выдачи свидетельства внешнего пилота

2.11.7.1. Агентство "Узавиация", выдавшее свидетельство внешнего пилота, не допускает его обладателя к проведению подготовки, необходимой для выдачи свидетельства или квалификационной отметки внешнего пилота, если такой обладатель не получил соответствующего разрешения от Агентства "Узавиация". Соответствующее разрешение включает:

a) квалификационную отметку инструктора ДПАС в свидетельстве, которым обладает внешний пилот;или

b) разрешение на выполнение функции представителя официальной учебной организации, которой полномочный орган по выдаче свидетельств поручил осуществлять подготовку для выдачи свидетельства внешнего пилота; или

c) специальное разрешение Агентства "Узавиация", выдавшего свидетельство внешнего пилота.

2.11.7.2. Агентство "Узавиация" не разрешает лицу проводить подготовку на FSTD, необходимую для выдачи свидетельства или квалификационной отметки внешнего пилота, если такое лицо не имеет или не имело соответствующего свидетельства внешнего пилота или не прошло соответствующей подготовки по ДПАС, не имеет летного опыта и не получило соответствующего разрешения от Агентства "Узавиация".

2.11.8. Учет полетного времени на ДПАС

2.11.8.1. Внешнему пилоту-курсанту засчитывается в налет полностью все время, в течение которого он выполнял полеты на ДПАС самостоятельно и с инструктором, которое включается в общее время налета, необходимого для выдачи первоначального свидетельства внешнего пилота.

2.11.8.2. Обладателю свидетельства внешнего пилота засчитывается в налет полностью все время, в течение которого он выполнял полеты на ДПАС с инструктором, которое включается в общее время налета на ДПАС, необходимого для повышения его статуса до уровня внешнего командира воздушного судна.

2.11.8.3. Обладателю свидетельства внешнего пилота засчитывается в налет полностью все время, в течение которого он выполнял полеты на ДПАС с новым видом ДПВС самостоятельно или с инструктором, или для получения новой квалификационной отметки, которое включается в общее время налета на ДПАС, необходимое для этой квалификационной отметки.

2.11.8.4. Обладателю свидетельства внешнего пилота, выполняющему функции второго внешнего пилота ДПВС, сертифицированного для выполнения полетов с одним внешним пилотом, но для эксплуатации которого согласно требованию Агентства "Узавиация" необходимо наличие второго внешнего пилота, засчитывается не более 50 % полетного времени в качестве второго внешнего пилота ДПАС, которое включается в общее время налета на ДПАС, необходимого для повышения его статуса до уровня внешнего командира воздушного судна. Агентство "Узавиация" может разрешить полностью засчитать время налета на ДПАС в необходимое общее время налета на ДПАС, если ДПАС оборудована для выполнения полетов внешним вторым пилотом и эксплуатируется многочленным экипажем.

2.11.8.5. Полетное время, в течение которого обладатель свидетельства внешнего пилота выполняет функции второго внешнего пилота ДПВС, сертифицированного для выполнения полетов со вторым внешним пилотом, засчитывается полностью, причем время налета на этой ДПАС включается в общее время налета на ДПАС, необходимого для повышения его статуса до уровня внешнего командира воздушного судна.

2.11.8.6. Полетное время, в течение которого обладатель свидетельства внешнего пилота выполняет функции внешнего командира воздушного судна под наблюдением, засчитывается полностью во время налета на ДПАС, которое включается в общее время налета на ДПАС, необходимого для повышения его статуса до уровня внешнего командира воздушного судна.

2.11.8.7. **Рекомендация.** *При обращении за получением новой квалификационной отметки обладателю свидетельства внешнего пилота должен засчитываться опыт налета на ДПАС в качестве внешнего пилота ДПВС. Полномочный орган по выдаче свидетельств должен определить является ли этот опыт приемлемым и, при положительном решении, степень, в которой могут быть соответственно понижены требования к опыту для выдачи квалификационной отметки.*

Примечание. Общее необходимое время налета на ДПАС определяется на основе утвержденной программы квалификационной подготовки.

2.11.9. Ограничение прав внешних пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращение действия прав внешних пилотов, достигших 65-летнего возраста

Агентство "Узавиация", выдающее свидетельства внешних пилотов, не допускает их обладателей к выполнению функций пилота ДПАС, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, если обладатели свидетельств достигли 60-летнего возраста или в случае выполнения полетов более чем с одним пилотом 65-летнего возраста.

2.12. Внешний Пилот-Курсант

2.12.1. Внешний пилот-курсант отвечает требованиям, установленным Агентством "Узавиация". При установлении таких требований Договаривающиеся государства принимают меры к тому, чтобы осуществление внешними пилотами-курсантами предоставленных прав не приводило к созданию ими опасности для аэронавигации.

2.12.2. Внешний пилот-курсант допускается к самостоятельному пилотированию ДПВС только под контролем или по разрешению официально утверждённого инструктора ДПАС.

2.12.2.1. Внешний пилот-курсант не допускается к самостоятельному пилотированию ДПВС при выполнении международных полетов ДПАС без специального или общего соглашения между заинтересованными Договаривающимися государствами.

2.12.3. Годность по состоянию здоровья

Агентство "Узавиация" не допускает внешнего пилота-курсанта к самостоятельному пилотированию ДПВС, если этот пилот-курсант не имеет действующего медицинского заключения третьего класса или действующего медицинского заключения первого класса.

Примечание. Наличие медицинского заключения первого класса может быть важным для конкретных лиц в зависимости от условий их работы и обязанностей в контексте конкретного применения ДПАС.

2.13. Свидетельство Внешнего Пилота

Примечание. Положения раздела B главы 2 касаются международных полетов ДПАС по ППП.

2.13.1. Общие требования к выдаче свидетельства внешнего пилота

2.13.1.1. Возраст

Кандидат не моложе 18 лет.

2.13.1.2. Знания

Кандидат продемонстрировал уровень знаний, по крайней мере в перечисленных ниже областях, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства внешнего пилота, категории ДПВС и связанного с ним ПДП, информацию о которых предполагается включить в свидетельство внешнего пилота:

Воздушное право

a) правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства внешнего пилота; правила полетов; соответствующая практика и правила обслуживания воздушного движения;

b) правила и положения, касающиеся выполнения полетов по ППП; соответствующие практика и правилаобслуживания воздушного движения;

Общие знания по ДПАС

c) принципы эксплуатации и работы двигателей, систем и приборного оборудования;

d) эксплуатационные ограничения ДПВС соответствующего вида и двигателей; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;

e) использование и проверка работоспособности соответствующего оборудования и систем ДПВС;

f) процедуры технического обслуживания планеров, систем и двигателей соответствующих ДПВС;

g) для винтокрылов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод), где это применимо;

h) использование, ограничения и работоспособность бортового радиоэлектронного оборудования, электронных устройств и приборов, необходимых для осуществления контроля и навигации ДПВС по ППП и в приборных метеорологических условиях;

i) пилотажные приборы; гироскопические приборы, эксплуатационные ограничения и эффекты прецессии; порядок действий и процедур на случай отказов различных пилотажных приборов;

j) для дирижаблей: физические характеристики и практическое применение газов;

k) общие знания по ПДП:

1. принципы эксплуатации и функционирования систем и приборного оборудования;
2. использование и проверка работоспособности оборудования и систем соответствующих ПДП;
3. процедуры на случай неисправностей;

l) общие знания по линии C2:

1. различные типы линий C2 и их эксплуатационные характеристики, и ограничения;
2. использование и проверка работоспособности систем линии C2;
3. процедуры на случай сбоев в работе линии C2;

m) возможности ДПАС по обнаружению и избежанию;

Летные характеристики, планирование и загрузка

n) влияние загрузки и распределения массы на управление ДПВС, пилотажные и летно-технические характеристики; расчеты массы и центровки;

o) использование и практическое применение взлетных, посадочных и других технических характеристик;

p) предполетное планирование и планирование полета по маршруту ДПАС по ППП; подготовка и представление планов полета ОВД по ППП; соответствующие правила обслуживания воздушного движения; порядок установки высотомера;

q) в случае дирижаблей, винтокрылов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы:влияние внешней нагрузки на управление;

Возможности человека

r) возможности человека в части, касающейся ДПАС и полетов по приборам, включая принципы КУО.

Примечание. Инструктивный материал по разработке учебных программ, касающихся возможностей человека, включая КУО, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА");

Метеорология

s) интерпретация и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; использование и процедуры получения метеорологической, предполетной и полетной информации; измерение высоты;

t) авиационная метеорология; климатология соответствующих районов в части, касающейся элементов, оказывающих влияние на авиацию; движение барических систем, структура фронтов и источник и характеристики особых явлений погоды, оказывающих влияние на условия взлета, полета по маршруту и посадки;

u) причины, выявление и влияние обледенения; процедуры прохождения фронтальных зон; обход районов с опасными метеорологическими условиями;

v) в случае винтокрылов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: последствия обледенения несущего винта;

w) в случае полетов на больших высотах: практическая метеорология при выполнении полетов на больших высотах, включая интерпретацию и использование метеорологических сводок, карт и прогнозов; струйные течения;

Навигация

x) аэронавигация, включая использование аэронавигационных карт, приборов и навигационных средств; понимание принципов и характеристик соответствующих навигационных систем; эксплуатация оборудования ДПАС;

y) использование, ограничения и работоспособность бортового радиоэлектронного и приборного оборудования, необходимых для управления и навигации;

z) применение, точность и надежность навигационных систем, используемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки; идентификация радионавигационных средств;

aa) принципы и характеристики автономных навигационных систем и навигационных систем с внешним опорным сигналом; эксплуатация оборудования ДПАС;

Эксплуатационные правила

bb) применение методов КУО в эксплуатационной обстановке.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

cc) интерпретация и использование аэронавигационной документации, такой как АИП, NOTAM, навигационные коды и сокращения, и карты со схемами вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;

dd) порядок установки высотомера;

ee) соответствующие меры предосторожности и порядок действий в аварийной обстановке; практика обеспечения безопасности полетов, связанная с выполнением полетов по ППП; критерии пролета препятствий;

ff) эксплуатационные правила для перевозки груза; потенциальные виды опасности, связанные с опасными грузами, и контроль за ними;

gg) требования и практика проведения инструктажей по безопасности полетов для членов внешнего летного экипажа;

hh) в случае винтокрылов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях, земной резонанс, срыв на отступающей лопасти, динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; правила обеспечения безопасности при ВМУ;

ii) ii) эксплуатационные правила передачи управления и координации;

jj) эксплуатационные правила для штатной и нештатной работы линии C2;

Основы полета

kk) основы полета;

Радиотелефония

ll) правила ведения связи и фразеология; действия при отказе связи.

2.13.1.3. Умения

2.13.1.3.1. Кандидат продемонстрировал соблюдение всех требований к квалификации, предусмотренных адаптированной моделью квалификационных требований, утвержденной полномочным органом по выдаче свидетельств, на уровне, необходимом для выполнения функций внешнего командира воздушного судна ДПАС в рамках соответствующей категории ДПВС и связанного с ним ПДП.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся квалификационных рамок ИКАО, методики адаптации квалификационных рамок ИКАО к внешним пилотам и разработки соответствующей программы квалификационной подготовки, содержится в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала").

2.13.1.3.2. Если права внешнего пилота реализуются на многодвигательном ДПВС, кандидат продемонстрировал способность выполнять полет по ППП при ухудшении характеристик силовой установки.

2.13.1.4. Годность по состоянию здоровья

Кандидат имеет действующее медицинское заключение третьего класса или действующее медицинское заключение первого класса.

Примечание. Наличие медицинского заключения первого класса может быть важным для конкретных лиц в зависимости от условий их работы и обязанностей в контексте конкретного применения ДПАС.

2.13.2. Права обладателя свидетельства внешнего пилота и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав

2.13.2.1. При условии соблюдения требований, указанных в пп. 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 и 2.11, свидетельство внешнего пилота дает его обладателю право:

a) выполнять функции внешнего командира воздушного судна ДПВС и связанного с ним ПДП, сертифицированных для выполнения дистанционных полетов с одним пилотом;

b) выполнять функции внешнего второго пилота ДПВС и связанного с ним ПДП, для эксплуатациикоторых требуется наличие внешнего второго пилота;

c) выполнять функции внешнего командира воздушного судна ДПВС и связанного с ним ПДП, дляэксплуатации которых требуется наличие второго внешнего пилота;

d) выполнять функции внешнего командира воздушного судна или внешнего второго пилота ДПАС привыполнении полетов по ППП.

e) Прежде чем осуществлять указанные права ночью, обладатель свидетельства внешнего пилота проходит летную подготовку с инструктором в ночное время на ДПВС и связанном с ним ПДП, включая взлет,посадку и навигацию.

Примечание. Некоторые предоставляемые внешнему пилоту права ограничиваются положениями п. 2.11.9 в связи с достижением обладателями свидетельств внешнего пилота 60 и 65 лет.

2.13.3. Особые требования к выдаче свидетельства внешнего пилота

2.13.3.1. Опыт

Кандидат приобрел опыт в ходе прохождения подготовки по эксплуатации ДПВС и связанного с ним ПДП, позволяющий успешно продемонстрировать квалификацию, предусмотренную в п. 2.13.1.3.

2.13.3.2. Подготовка для получения свидетельства внешнего пилота

2.13.3.2.1. Для выполнения требований, предусмотренных свидетельством внешнего пилота, кандидат проходит утвержденный курс подготовки. Эта подготовка является квалификационной и, если необходимо, проводится в эксплуатационных условиях многочленного экипажа.

2.13.3.2.2. В ходе подготовки кандидат приобретает квалификацию и основные умения, необходимые для выполнения функций внешнего пилота ДПВС, сертифицированного для выполнения полетов по ППП.

2.13.3.2.3. Кандидат прошел подготовку для получения свидетельства внешнего пилота с использованием ДПВС и связанного с ним ПДП под руководством уполномоченного инструктора ДПАС. Инструктор ДПАС обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного

опыта на всех этапах полета и во всех областях эксплуатационных режимов ДПАС, включая нештатные и аварийные условия, предотвращение попадания в сложные пространственные положения и выход из них для соответствующих категорий воздушных судов, а также полеты по ППП.

2.13.3.2.4. Если права внешнего пилота реализуются на многодвигательном ДПВС, кандидат проходит подготовку для получения свидетельства внешнего пилота с инструктором в приборных условиях на многодвигательном ДПВС соответствующего вида под руководством уполномоченного инструктора ДПАС.

Инструктор ДПАС обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта пилотирования ДПВС соответствующего вида при неработающих двигателях или с имитацией неработающих двигателей.

2.14. Квалификационная Отметка Инструктора ДПАС

2.14.1. 2.14.1 Требования к внесению квалификационной отметки

2.14.1.1. Знания

2.14.1.1.1. Кандидат демонстрирует способность проводить эффективную оценку курсантов на основе адаптированной модели квалификационных требований, используемых в рамках утвержденной учебной программы.

2.14.1.1.2. Кандидат успешно завершает свою подготовку и отвечает квалификационным требованиям, предъявляемым утвержденной учебной организацией, приемлемой для проведения обучения по программам квалификационной подготовки.

2.14.1.1.3. В рамках учебной программы инструктора ДПАС основное внимание уделяется повышению квалификации в следующих конкретных областях:

a) адаптированная модель квалификационных требований, предусмотренная программой подготовки внешних пилотов в соответствии с системой оценок, используемой эксплуатантом ДПАС или утвержденной учебной организацией;

b) в соответствии с результатами оценки и системой оценок эксплуатанта ДПАС или утвержденной учебной организации, проведение оценок посредством наблюдения за особенностями поведения; сбор объективной информации, касающейся наблюдаемых особенностей поведения, предусмотренный используемой адаптированной моделью квалификационных требований;

c) признание результатов деятельности, отвечающих квалификационным стандартам, и привлечение к ним внимания;

d) определение основных причин отклонений от ожидаемых нормативных показателей;

e) выявление ситуаций, которые могут привести к неприемлемому понижению уровня безопасности полетов.

2.14.1.1.4. Кандидат отвечает квалификационным требованиям, предъявляемым к выдаче свидетельства внешнего пилота надлежащего вида ДПВС и связанного с ним ПДП.

2.14.1.1.5. Кроме того, кандидат продемонстрировал уровень квалификации, соответствующий правам, предоставляемым обладателю квалификационной отметки инструктора ДПАС по крайней мере в следующих областях:

a) методика практического обучения;

b) оценка успеваемости курсантов по тем предметам, по которым осуществляется наземная

подготовка;

c) процесс усвоения материала;

d) элементы эффективного обучения;

e) принципы квалификационной подготовки, включая оценку курсантов;

f) оценка эффективности программ подготовки;

g) планирование урока;

h) методика аудиторного обучения;

i) использование учебных пособий, включая, при необходимости, FSTD;

j) анализ и исправление ошибок курсантов;

k) возможности человека применительно к ДПАС, полетам по приборам и подготовке для получениясвидетельства внешнего пилота, включая принципы КУО и подготовка по ДПАС.

Примечание. Инструктивный материал по разработке учебных программ, касающихся возможностей человека, включая КУО, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА");

l) факторы опасности, связанные с имитацией отказов систем и неисправностей на воздушном судне.

2.14.1.2. Умения

2.14.1.2.1. Кандидат прошел успешную официальную оценку квалификации до проведения подготовки и оценки в рамках квалификационной учебной программы.

2.14.1.2.2. Оценка квалификации проводится в ходе практического учебного занятия по виду ДПВС и связанного с ним ПДП, по которым предусматривается осуществление прав инструктора ДПАС, включая, в соответствующих случаях, предполетный инструктаж, разбор полетов и наземную подготовку.

2.14.1.2.3. Оценка квалификации проводится лицом, назначенным полномочным органом по выдаче свидетельств.

2.14.1.3. Опыт

2.14.1.3.1. Кандидат отвечает требованиям к выдаче свидетельства внешнего пилота, поддерживает уровень квалификации и отвечает требованиям к предыдущему опыту, предусмотренным для данного свидетельства.

2.14.1.3.2. Кандидат имеет достаточный уровень подготовки и опыта для получения требуемого уровня профессиональных навыков при выполнении всех необходимых задач, маневров, полетов и применении принципов и методов подготовки, соответствующих положениям п. 2.13.3.2.

2.14.1.4. Подготовка для выдачи свидетельства внешнего пилота

Под руководством назначенного полномочным органом по выдаче свидетельств для этой цели инструктора ДПАС кандидат:

a) прошел курс обучения по методике ведения подготовки по ДПАС, включая демонстрацию операций, методы практического обучения курсантов, распознавание и исправление наиболее характерных ошибок курсантов;

b) применял на практике методику обучения выполнению тех маневров и схем полета, по которым оннамерен проводить подготовку для выдачи свидетельства внешнего пилота.

2.14.2. Права обладателя квалификационной отметки и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав

2.14.2.1. При условии соблюдения требований пп. 1.2.5 и 2.11 обладатель квалификационной отметкиинструктора ДПАС имеет право:

a) контролировать самостоятельные полеты внешних пилотов-курсантов;

b) проводить подготовку, необходимую для выдачи свидетельства внешнего пилота и внесения квалификационной отметки инструктора ДПАС при условии, что инструктор ДПАС:

1. имеет по крайней мере свидетельство и квалификационную отметку внешнего пилота о праве проводить подготовку по соответствующему виду ДПВС и связанному с ним ПДП;
2. имеет свидетельство и квалификационную отметку внешнего пилота, необходимые для выполнения функций внешнего командира воздушного судна соответствующего вида ДПВС и связанного с ним ПДП, по которым ведется подготовка;
3. имеет права инструктора ДПАС, подтвержденные отметкой в свидетельстве внешнего пилота.

2.14.2.2. Для проведения подготовки для выдачи свидетельства внешнего пилота многочленного экипажа кандидат также отвечает всем квалификационным требованиям, предъявляемым к инструктору.

3. СВИДЕТЕЛЬСТВА ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА, КРОМЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ ПИЛОТОВ

3.1. Общие Правила, Касающиеся Выдачи Свидетельств Штурмана и Бортинженера

3.1.1. Кандидат, до того, как ему будет выдано свидетельство штурмана или бортинженера, отвечает таким требованиям к возрасту, знаниям, опыту, умению и годности по состоянию здоровья, которые установлены для данных свидетельств.

3.1.1.1. Кандидат на получение свидетельства штурмана или бортинженера демонстрирует способом, определенным полномочным органом по выдаче свидетельств, соответствие таким требованиям к знаниям и умению, которые установлены для данных свидетельств.

3.2. Свидетельство Штурмана

3.2.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства

3.2.1.1. Возраст

Кандидат не моложе 18 лет.

3.2.1.2. Знания

Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемымобладателю свидетельства штурмана, по крайней мере в следующих областях:

Воздушное право

a) правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства штурмана; соответствующие практики и правила обслуживания воздушного движения;

Летные характеристики, планирование и загрузка

b) влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушного судна;

c) c) использование взлетно-посадочных и других характеристик, включая правила управления вкрейсерском режиме;

d) предполетное планирование и оперативное планирование полета по маршруту; подготовка и представление планов полета для целей ОВД; соответствующие правила обслуживания воздушного движения; порядок установки высотомера;

Возможности человека

e) возможности человека применительно к штурману, включая принципы КУО.

Примечание. Инструктивный материал по разработке учебных программ, касающихся возможностей человека, включая КУО, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА");

Метеорология

f) понимание и практическое применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; коды и сокращения; правила получения и использование метеорологической информации перед полетом и во время полета; измерение высоты;

g) авиационная метеорология; климатология соответствующих районов, с точки зрения ее влияния на авиацию; перемещение областей низкого и высокого давления, структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полета по маршруту и посадки;

Навигация

h) методы счисления пути, полеты по изобарической поверхности и правила астронавигации; использование аэронавигационных карт, радионавигационных средств и систем зональной навигации; особые навигационные требования в отношении полетов по маршрутам большой протяженности;

i) использование, ограничения и эксплуатационная надежность авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для навигации воздушного судна;

j) использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту и захода на посадку; опознавание радионавигационных средств;

k) принципы, характеристики и использование автономных систем и систем, ориентированных на внешние средства; работа бортового оборудования;

l) небесная сфера, включая движение небесных светил, их выбор и распознавание в целях определения местонахождения воздушного судна в полете; тарировка секстантов; заполнение навигационной документации;

m) определения, единицы измерения и формулы, используемые в аэронавигации;

Эксплуатационные правила

n) понимание и использование такой аэронавигационной документации, как AIP, NOTAM, авиационные коды, сокращения и карты вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;

Основы полета

o) основы полета;

Радиотелефония

p) правила ведения связи и фразеология.

3.2.1.3. Опыт

3.2.1.3.1. Кандидат, выполняя функции штурмана, налетал не менее 200 ч, приемлемых для полномочного органа по выдаче свидетельств, на воздушных судах, выполняющих полеты по маршруту, включая не менее 30 ч полетов в ночное время.

3.2.1.3.1.1. Если кандидат имеет налет в качестве пилота, полномочный орган определяет приемлемость учета такого опыта и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п. 3.2.1.3.1 к времени налета.

3.2.1.3.2. Кандидат доказал способность удовлетворительно определять в полете местонахождение воздушного судна и использовать данную информацию для осуществления навигации воздушного судна следующим образом:

a) ночью – не менее 25 раз методом астрономических наблюдений и

b) днем – не менее 25 раз методом астрономических наблюдений в сочетании с использованием автономных навигационных систем и навигационных систем, ориентированных на внешние средства.

3.2.1.4. Умения

Кандидат продемонстрировал способность выполнять обязанности штурмана воздушного судна с уровнем компетенции, соответствующим правам, предоставляемым обладателю свидетельства штурмана, а также умение:

a) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

b) принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

c) применять знания в области аэронавигации;

d) выполнять все обязанности члена единого экипажа;

e) осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа.

3.2.1.5. Годность по состоянию здоровья

Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

3.2.2. Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав

При условии соблюдения требований, указанных в пп. 1.2.5, 1.2.6 и 1.2.7.1, свидетельство штурмана дает право выполнять функции штурмана на любом типе воздушного судна. Если права включают ведение радиотелефонной связи, обладатель свидетельства соответствует требованиям, оговоренным в п. 1.2.9.2.

3.3. Свидетельство Бортинженера

3.3.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельств

3.3.1.1. Возраст

Кандидат не моложе 18 лет.

3.3.1.2. Знания

3.3.1.2.1. Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортинженера, по крайней мере в следующих областях:

Воздушное право

a) правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства бортинженера; правила и положения, регулирующие эксплуатацию гражданских воздушных судов в части обязанностей бортинженера;

Общие знания по воздушным судам

b) основные принципы устройства двигателей, газотурбинных и/или поршневых двигателей; характеристики топлива, топливные системы, включая регулирование подачи топлива; смазочные материалы и системы смазки; форсажные камеры и системы впрыска, назначение и принципы работы систем зажигания и запуска двигателей;

c) принципы работы, правила эксплуатации и ограничения двигателей воздушных судов; влияние атмосферных условий на характеристики двигателей;

d) планеры, органы управления, конструкции, колесные шасси, тормоза и противоюзовые устройства, ресурс по коррозии и усталости материалов; обнаружение повреждений и дефектов конструкции;

e) противообледенительные и водоотталкивающие системы;

f) системы наддува и кондиционирования воздуха, кислородные системы;

g) гидравлические и пневматические системы;

h) основы электротехники, электрические системы постоянного и переменного тока, системы электропроводки воздушных судов, металлизация и экранирование;

i) принципы работы приборного оборудования, компасов, автопилотов, связного радиооборудования, радионавигационных и радиолокационных средств, систем управления полетом, дисплеев и авиационного электронного оборудования;

j) ограничения соответствующих воздушных судов;

k) системы пожарной сигнализации и противопожарные системы;

l) использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;

Летные характеристики, планирование и загрузки

m) влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристикиуправляемости воздушного судна; расчеты массы и центровки;

n) использование и практическое применение данных о летно-технических характеристиках, включаяправила управления в крейсерском режиме;

Возможности человека

o) возможности человека применительно к бортинженеру, включая принципы КУО.

Примечание. Инструктивный материал по разработке учебных программ, касающихся возможностей человека, включая КУО, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА");

Эксплуатационные правила

p) принципы технического обслуживания, правила поддержания летной годности, дефектация, предполетные осмотры, меры предосторожности при заправке топливом и применение внешних источников питания; установленное оборудование и системы кабины;

q) порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях;

r) эксплуатационные правила грузовых перевозок и перевозки опасных грузов;

Основы полета

s) основы аэродинамики;

Радиотелефония

t) правила ведения связи и фразеология.

3.3.1.2.2. **Рекомендация.** Кандидат должен продемонстрировать уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортинженера, по крайней мере в следующих областях:

a) основы навигации, принцип работы и эксплуатация автономных систем;

b) эксплуатационные аспекты метеорологии.

3.3.1.3. Опыт

3.3.1.3.1. Кандидат, выполняя обязанности бортинженера, налетал не менее 100 ч под контролем лица, назначенного для этой цели полномочным органом по выдаче свидетельств. Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость включения в этот

общий налет (100 ч) времени полетов, выполненныхв качестве бортинженера на утвержденном тренажере, имитирующем реальные условия полета. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает максимум 50 ч.

3.3.1.3.1.1. Если кандидат имеет налет в качестве пилота, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета такого опыта и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п. 3.3.1.3.1 к времени налета.

3.3.1.3.2. Кандидат имеет эксплуатационный опыт работы, накопленный при выполнении обязанностей бортинженера под контролем бортинженера, назначенного для этой цели полномочным органом по выдаче свидетельств, по крайней мере в следующих областях:

a) Порядок действий в нормальных условиях
   - предполетные осмотры;
   - правила заправки топливом, регулирование расходов топлива;
   - проверка документов по техническому обслуживанию;
   - обычные действия в кабине экипажа на всех этапах полета;
   - координация действий экипажа и порядок действий в случае потери членами экипажа трудоспособности;
   - дефектация.

b) Действия в особых случаях и альтернативные (резервные) процедуры
   - распознавание отклонений в функционировании бортовых систем;
   - применение особых и альтернативных (резервных) процедур.

c) Порядок действий в аварийной обстановке
   - распознавание аварийной обстановки;
   - применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке.

3.3.1.4. Умения

3.3.1.4.1. Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве бортинженера воздушного судна обязанности и правила, указанные в п. 3.3.1.3.2, с уровнем компетенции, соответствующим правамобладателя свидетельства бортинженера, а также умение:

a) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

b) использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;

c) принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

d) применять знания в области аэронавигации;

e) выполнять все обязанности члена единого экипажа таким образом, чтобы гарантировать успешныерезультаты;

f) осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа.

3.3.1.4.2. Использование FSTD для выполнения любых процедур, требуемых с целью демонстрации умений, указанных в п. 3.3.1.4.1, утверждается полномочным органом по выдаче свидетельств, который гарантирует соответствие этого FSTD поставленной задаче.

3.3.1.5. Годность по состоянию здоровья

Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

3.3.2. Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав

3.3.2.1. При условии соблюдения требований, указанных в пп. 1.2.5, 1.2.6 и 1.2.7.1 свидетельство бортинженера дает его обладателю право выполнять функции бортинженера на любых типах воздушных судов, на которых обладатель свидетельства продемонстрировал уровень знаний и умений, определенный полномочным органом по выдаче свидетельств на основании требований, указанных в пп. 3.3.1.2 и 3.3.1.4 и которые применяются для обеспечения безопасности полетов данных типов воздушных судов.

3.3.2.2. Типы воздушных судов, на которых обладателю свидетельства бортинженера разрешается осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством, либо указываются в этом свидетельстве, либо регистрируются в каком-либо другом документе способом, приемлемым для полномочного органа по выдаче свидетельств.

3.4. Бортрадист-радиотелефонист

Примечание 1. *В тех случаях, когда установлено, что знания и умения кандидата отвечают сертификационным требованиям, предъявляемым при выдаче ограниченного свидетельства бортрадиста с правом работы только радиотелефоном, т. е. требованиям, которые определены в общем Регламенте радиосвязи, прилагаемом к Международной конвенции по электросвязи, а также требованиям, относящимся к работе радиотелефоном на борту воздушного судна, Агентство "Узавиация" может подтвердить имеющееся у кандидата свидетельство (как это предусмотрено в п. 5.2.1, XIII) или выдать, если есть необходимость, отдельное свидетельство.*

Примечание 2. *Требования к умениям и знанию правил ведения радиотелефонной связи и фразеологии разработаны в виде неотъемлемой части всех свидетельств пилотов самолета, дирижабля, вертолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы.*

3.5. Бортпроводник

Требования, предъявляемые при выдаче свидетельств;

Возраст: Кандидат не моложе 18 лет.

Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортпроводника, по крайней мере в следующих областях:

Воздушное право:

а) Основные положения Воздушного кодекса Республики Узбекистан:

1) общие положения;
2) гражданские воздушные суда;
3) экипаж воздушного судна;
4) полеты воздушных судов;
5) международные полеты;

6) административная ответственность за нарушение правил безопасности полетов ВС, пользования средствами воздушного транспорта и правил, направленных на обеспечение сохранности грузов.

б) Правила полетов:

1) знание определений, в части их касающейся;
2) экипаж воздушного судна;
3) медицинское обеспечение полетов;
4) режимно-охранное обеспечение полетов;
5) аварийное и поисково-спасательное обеспечение полетов;
6) сигналы, применяемые при поисково-спасательных работах.

в) Общие сведения о конструкции ВС и его оборудовании:

1) основные летно-технические данные ВС;
2) размещение переносного противопожарного оборудования и правила его эксплуатации;
3) размещение, принцип работы кислородного оборудования ВС и правила его эксплуатации;
4) бытовое, электро-кухонное, буфетное оборудование ВС, системы водоснабжения и канализации и правила их эксплуатации;
5) электрооборудование ВС: щитки управления освещения салонов и вспомогательных помещений ВС, виды освещения;
6) радиооборудование ВС: эксплуатация СПУ, СГУ, магнитофона, телевизионных систем;
7) центровка ВС: правила размещения пассажиров, грузов, багажа и почты на борту ВС.

г) География воздушных авиалиний:

1) география полетов;
2) экономическое и политическое положение стран, охватываемых географией полетов авиакомпании.

Организация обслуживания пассажиров на борту ВС:

а) технология обслуживания пассажиров, виды обслуживания;
б) технология обслуживания пассажиров первого класса, экономического и бизнес-классов;
в) медицинское обслуживание пассажиров;
г) подготовка и обслуживание литерных и подконтрольных рейсов;
д) оформление приема/сдачи бытового бортового имущества и инвентаря;

Организация воздушных перевозок:

а) правила перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты на внутренних и международных авиалиниях;
б) правила приема/сдачи коммерческой загрузки;
в) правила оформления перевозочной документации;
г) порядок предъявления и рассмотрения претензий и исков;
д) правила загрузки, перевозки, крепления, выгрузки грузов, багажа и почты;
е) правила и оформление перевозки опасных грузов;
ж) перечень грузов, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте.

Организация питания пассажиров на борту ВС:

а) санитарные требования, предъявляемые к работникам объекта, связанных с питанием пассажиров;
б) организация питания для пассажиров и экипажа на внутренних и международных воздушных линиях;
в) перечень и правила эксплуатации унифицированного электро-кухонного оборудования ВС.

Бортовые АСС и правила их применения в аварийной обстановке:

а) аварийно-спасательное оборудование и правила его использования;
б) общие сведения об оказании первой медицинской помощи пострадавшим.

Авиационные происшествия и безопасность полетов:

а) знание причин АП на эксплуатирующем типе ВС и в ГА Республики Узбекистан за последние 3 года;
б) знание программы предотвращения АП в авиакомпании;
в) классификация авиасобытий. Действия после авиасобытия.

Возможности и ограничения человека в летной деятельности (человеческий фактор):

а) знание и использование человеческого фактора в своей работе.

Должен обладать ~~эксплуатационным~~ опытом и умением в следующих областях:

а) предполетная подготовка ВС, согласно технологии;
б) обслуживание пассажиров на борту ВС. Обеспечение питанием пассажиров и экипажа согласно технологии;
в) прием и размещение пассажиров в салонах ВС, прием, размещение, крепление багажа, груза и почты на борту ВС, а также их выгрузка;
г) эксплуатация бытового, электро-, кухонного и буфетного оборудования ВС;
д) оформление рейсовой и перевозочной документации;
е) знание государственного, русского и других языков (преимущественно английского или французского, или немецкого) в объеме предъявляемых требований (должен уметь читать и понимать письменные инструкции, делать правильные выводы и эффективно взаимодействовать с членами летного персонала экипажа, другими бортпроводниками и пассажирами в аварийной обстановке);
ж) инициативное, квалифицированное и четкое взаимодействие с членами экипажа и поддержание благоприятной психологической обстановки в экипаже.

4. СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА, КРОМЕ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

4.1. Общие Правила, Касающиеся Свидетельств и Квалификационных Отметок Авиационного Персонала, кроме Членов Летного Экипажа

4.1.1. Кандидат, до того, как ему будет выдано любое свидетельство или квалификационная отметка авиационного персонала, кроме членов летного экипажа, отвечает таким требованиям к возрасту, знаниям, опыту и, при необходимости, годности по состоянию здоровья и умению, которые установлены для данного свидетельства или квалификационной отметки.

4.1.2. Кандидат на получение любого свидетельства или квалификационной отметки авиационного персонала, кроме членов летного экипажа, демонстрирует способом, определенным полномочным органом по выдаче свидетельств, соответствие таким требованиям к знаниям и умению, которые установлены для данного свидетельства или квалификационной отметки.

4.2. Техническое Обслуживание Воздушных Судов(Техник/Инженер/Механик)

Примечание. В скобках указаны термины, которые могут быть добавлены к названию свидетельства. Предполагается, что каждое Договаривающееся государство будет использовать в своих правилах тоттермин, который оно предпочитает.

4.2.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства

4.2.1.1. Возраст

Кандидат не моложе 18 лет.

4.2.1.2. Знания

Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов, и его обязанностям,по крайней мере в следующих областях:

Воздушное право и требования к летной годности

a) правила и нормативные положения, касающиеся обладателя свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов, включая соответствующие требования к летной годности, регулирующие процесс сертификации и сохранения летной годности воздушных судов, а также утвержденные методы организации и процедуры технического обслуживания воздушных судов;

Естественные науки и общие сведения о воздушном судне

b) основы математики; единицы измерения; фундаментальные принципы и теоретические основы физики и химии, имеющие отношение к техническому обслуживанию воздушных судов;

Проектирование воздушных судов

c) характеристики материалов и их применение при проектировании воздушных судов, включая принципы проектирования конструкции и функционирования систем воздушных судов; методы сборки; двигатели и связанные с ними системы; механические, гидравлические, электрические и электронные источники питания; приборное оборудование и системы индикации воздушных судов; системы управления воздушным судном и бортовые системы навигационного и связного оборудования;

Техническое обслуживание воздушных судов

d) работы, выполнение которых необходимо для сохранения летной годности воздушного судна, включая методы и процедуры капитального ремонта, текущего ремонта, проверки, замены, модификации или устранения дефектов конструкции воздушного судна, ее компонентов и систем согласно методикам, предусмотренным в соответствующих руководствах по техническому обслуживанию и применяемых в этом случае стандартах по летной годности;

Возможности человека

e) возможности человека, включая принципы КУО, применительно к техническому обслуживанию воздушных судов.

Примечание. Инструктивный материал по разработке учебных программ, касающихся возможностей человека, включая принципы КУО, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

4.2.1.3. Опыт

Кандидат имеет следующий опыт по части осмотра, обслуживания и технической эксплуатации воздушных судов или их элементов:

a) при выдаче свидетельств с правом на обслуживание всего воздушного судна, по крайней мере:

1. высшее образование (магистр) или базовое высшее образование (бакалавр) по специальности с обязательным наличием сертификата о переучивании на соответствующий тип ВС;~~четыре года или~~

2. профессиональное авиационно-техническое образование по специальности, с обязательным наличием сертификата о переучивании на соответствующий тип ВС;~~два года, если кандидат успешно закончил курс подготовки по утвержденной программе;~~

b) при выдаче свидетельства с правами, ограниченными в соответствии с п. 4.2.2.2 a) 2) или 3), – такой период времени, который обеспечивает уровень компетентности, равноценный указанному в подпункте a), при условии, что этот период составляет не менее:

1. ~~двух лет или~~1 год или

2. такого отрезка времени, который, по мнению государства, необходим кандидату для приобретения достаточного практического опыта после того, как он успешно закончил курс подготовки по утвержденной программе.

4.2.1.4. Подготовка

Рекомендация. *Кандидат должен закончить курс подготовки, соответствующий правам, которые ему будут предоставлены.*

Примечание. *Инструктивный материал по составлению и разработке программы подготовки персонала по техническому обслуживанию воздушных судов содержится в Руководстве по обучению персонала по техническому обслуживанию воздушных судов (GM-GEN-014 "Руководство по компетентностно-ориентированной подготовке и оценке персонала по техническому обслуживанию воздушных судов").*

4.2.1.5. Умения

Кандидат продемонстрировал свою способность выполнять функции, предусмотренные предоставляемыми правами.

4.2.2. Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав

4.2.2.1. При условии соблюдения требований, указанных в пп. 4.2.2.2 и 4.2.2.3, обладатель свидетельства о техническом обслуживании воздушных судов имеет право удостоверять годность к эксплуатации воздушного судна или его частей после санкционированного ремонта, модификации или монтажа двигателя, вспомогательных агрегатов, приборов и/или единиц оборудования и подписывать разрешение на эксплуатацию после осмотра, технического обслуживания и/или периодического обслуживания.

4.2.2.2. Обладатель свидетельства о техническом обслуживании воздушных судов осуществляет права, указанные в п. 4.2.2.1, только:

a) в отношении:

1. тех воздушных судов, которые указаны в его свидетельстве либо конкретно, либо по своей принадлежности к общему виду; или
2. таких планеров, двигателей, бортовых систем или элементов, которые указаны в его свидетельстве либо конкретно, либо по своей принадлежности к общему виду; и/или
3. таких бортовых электронных систем или элементов, которые указаны в его свидетельстве либо конкретно, либо по своей принадлежности к общему виду;

b) при условии, что обладатель свидетельства знаком со всей необходимой информацией, касающейся технического обслуживания и летной годности определенного воздушного судна, на которое обладатель свидетельства подписывает свидетельство о техническом обслуживании, или планера, двигателя, бортовой системы или ее элемента, бортовой электронной системы или ее элемента, годность к эксплуатации которых обладатель свидетельства удостоверяет;

c) c) при условии, что за предшествующие 24 мес обладатель свидетельства имел опыт по осмотру, обслуживанию или технической эксплуатации воздушного судна или его компонентов в соответствии с правами, предоставленными ему как обладателю свидетельства, в течение по крайней мере 6 мес или что были соблюдены условия выдачи ему свидетельства с предоставлением соответствующих прав согласно требованиям, предъявляемым полномочным органом по выдаче свидетельств.

4.2.2.3. Агентство "Узавиация" определяет круг прав обладателя свидетельства, учитывая при этом степень сложности задач, выполняемых в связи с сертификацией.

4.2.2.3.1. **Рекомендация.** Сведения о правах на проведение сертификации следует либо вписывать непосредственно в свидетельство или включать в прилагаемый к нему документ, либо делать ссылку на другой документ, изданный Агентством "Узавиация".

4.2.2.4. Если Агентство "Узавиация" дает разрешение утвержденной организации по техническому обслуживанию назначить персонал, не имеющий свидетельств, для осуществления предусмотренных в п. 4.2.2 прав, то назначенные лица отвечают предусмотренным в п. 4.2.1 требованиям.

4.2.3. Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав в отношении ДПАС

4.2.3.1. Обладатель свидетельства по техническому обслуживанию воздушных судов осуществляет права, указанные в п. 4.2.2.1, только в отношении:

a) ДПВС или ПДП, которые указаны в его свидетельстве либо конкретно, либо по своей принадлежности к общему виду; или

b) ДПАС и соответствующей линии С2, отметка о которых вносится в свидетельство либо конкретно, либо по своей принадлежности к общему виду, после соответствующей проверки знаний и прохождения практической подготовки в области технического обслуживания ДПАС и соответствующей системы линии С2.

4.2.3.2. Если Агентство "Узавиация" дает разрешение утвержденной организации по техническому обслуживанию назначить персонал, не имеющий свидетельств, для осуществления предусмотренных в п. 4.2.3 прав, то назначенное лицо отвечает требованиям п. 4.2.1.

4.3. Диспетчер Управления Воздушным Движением – Курсант

4.3.1. Договаривающиеся государства принимают соответствующие меры по обеспечению того, чтобы диспетчеры воздушного движения – курсанты не создавали опасности для аэронавигации.

4.3.2. Годность по состоянию здоровья

Агентство "Узавиация" не разрешает диспетчеру управления воздушным движением – курсанту проходить подготовку в эксплуатационных условиях, если этот диспетчер управления воздушным движением – курсант не имеет действующего медицинского заключения третьего класса.

4.4. Свидетельство Диспетчера УВД

4.4.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельств

Перед выдачей свидетельства диспетчера УВД Агентство "Узавиация" требует, чтобы кандидат отвечал требованиям п. 4.4.1, а также требованиям, налагаемым по крайней мере одной из квалификационных отметок, указанных в п. 4.5. Не имеющие свидетельств государственные служащие могут выполнять функции диспетчера УВД, если они отвечают тем же требованиям.

4.4.1.1. Возраст

Кандидат не моложе 21 года.

4.4.1.2. Знания

Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует уровню, установленному для обладателя свидетельства диспетчера УВД, по крайней мере в следующих областях:

Воздушное право

a) правила и положения, касающиеся диспетчера УВД;

Оборудование УВД

b) принципы, использование и ограничения оборудования, применяемого в УВД;

Общие знания

c) принципы полета, принципы эксплуатации и функционирования воздушных судов и ДПАС, двигателей и систем; характеристики воздушных судов, имеющие отношение к деятельности УВД;

Возможности человека

d) возможности человека, включая принципы КУО.

Примечание. Инструктивный материал по разработке учебных программ, касающихся возможностей человека, включая КУО, содержится в Руководстве по обучению в

области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА");

Метеорология

e) авиационная метеорология; применение и понимание метеорологической документации и информации; возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на выполнение полетов и их безопасность; измерение высоты;

Навигация

f) принципы аэронавигации; принципы, ограничения и точность навигационных систем и визуальных средств;

Эксплуатационные правила

g) процедуры УВД, связи, радиотелефонии и обмена фразеологией (штатные, нештатные и аварийные); использование соответствующей авиационной документации; практические методы обеспечения безопасности полета.

4.4.1.3. Опыт

4.4.1.3.1. Кандидат успешно закончил курс подготовки по утвержденной программе и продемонстрировал требуемую компетентность, не менее 3 мес успешно занимался практическим управлением воздушным движением под контролем инструктора обучения диспетчеров УВД на рабочем месте (OJTI). Требования к опыту работы, установленные в п. 4.5 для получения квалификационных отметок диспетчера УВД, могут быть засчитаны в качестве части опыта, установленного в настоящем пункте.

4.4.1.3.2. Инструктор обучения диспетчеров УВД на рабочем месте имеет соответствующую квалификационную отметку и надлежащим образом аттестован для выполнения функций инструктора обучениядиспетчеров УВД на рабочем месте.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся квалификационных требований к инструкторам обучения диспетчеров УВД на рабочем месте и основанных на компетенциях подготовки и оценки диспетчеров УВД, содержится в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (GM-GEN-002 "Подготовка персонала"). В Руководстве по основанным на компетенциях подготовке и оценке диспетчеров УВД и в Руководстве по основанным на компетенциях подготовке и оценке диспетчеров управления воздушным движением, осуществляемых инструктором обучения на рабочем месте GM-GEN-007 "Руководство по компетентностно-ориентированной подготовке и оценке диспетчеров управления воздушным движением. (Управление воздушным движением (УВД)), и GM-GEN-008 Руководство по компетентностно-ориентированной подготовке и оценке диспетчеров управления воздушным движением. (Инструктор по обучению на рабочих местах (OJTI))" содержатся дополнительные рекомендации, призванные помочь заинтересованным сторонам в успешном внедрении основанной на компетенциях подготовки и аттестации диспетчеров УВД.

4.4.1.4. Годность по состоянию здоровья

Кандидат имеет действующее медицинское заключение третьего класса.

4.5. Квалификационные Отметки Диспетчера УВД

4.5.1. Категории квалификационных отметок диспетчера УВД Квалификационные отметки диспетчера УВД включают следующие категории отметок:

a) отметка диспетчера аэродрома;

b) отметка диспетчера процедурного контроля подхода;

c) отметка диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения;

d) отметка диспетчера посадочного радиолокатора;

e) отметка диспетчера процедурного контроля района УВД;

f) отметка диспетчера контроля района УВД с использованием средств наблюдения.

Примечание. Всемирная метеорологическая организация установила требования для персонала, проводящего метеорологические наблюдения, которые распространяются на диспетчеров УВД, предоставляющих такой вид обслуживания.

4.5.2. Требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки диспетчера УВД

4.5.2.1. Знания

Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует предоставляемым правам, по крайней мере в следующих областях в той степени, в какой они затрагивают круг служебных обязанностей:

a) квалификационная отметка диспетчера аэродрома:

1. генеральный план аэродрома; физические характеристики и визуальные средства;
2. структура воздушного пространства;
3. применяемые правила, процедуры и источники информации;
4. аэронавигационные средства;
5. оборудование управления воздушным движением и его использование;
6. рельеф местности и характерные наземные ориентиры;
7. характерные особенности воздушного движения;
8. особые явления погоды;
9. планы действий в аварийной обстановке и поисково-спасательных операциях;

b) квалификационные отметки диспетчера процедурного контроля подхода и диспетчера процедурного контроля района УВД:

1. структура воздушного пространства;
2. применяемые правила, процедуры и источники информации;
3. аэронавигационные средства;
4. оборудование управления воздушным движением и его использование;
5. рельеф местности и характерные наземные ориентиры;
6. характерные особенности воздушного движения и потока движения;
7. особые явления погоды;
8. планы действий в аварийной обстановке и поисково-спасательных операциях;

c) квалификационные отметки диспетчера контроля подхода с использованием средств

наблюдения, диспетчера посадочного радиолокатора и диспетчера контроля района УВД с использованием средств наблюдения: кандидат отвечает требованиям, установленным в подпункте b), в той степени, в какой они затрагивают служебные обязанности, и продемонстрирует уровень знаний, который соответствует предоставляемым правилам, по крайней мере в следующих дополнительных областях:

1. принципы, использование и ограничения соответствующих систем наблюдения ОВД и связанного с ними оборудования;
2. процедуры предоставления обслуживания ОВД на основе наблюдения, при необходимости, включая правила выдерживания соответствующей высоты полета над местностью.

4.5.2.2. Опыт

4.5.2.2.1. Кандидат:

a) успешно закончил курс подготовки по утвержденной программе;

b) продемонстрировал требуемую компетенцию, обеспечивая под руководством инструктора обучения диспетчеров управления воздушным движением (УВД) на рабочем месте (OJTI) выполнение одной или более из перечисленных ниже функций:

1. *в отношении квалификационной отметки диспетчера аэродрома:* аэродромное диспетчерское обслуживание в течение не менее 90 ч или одного месяца, в зависимости от того, что наступит позднее, в подразделении, в отношении которого запрашивается данная отметка;
2. *в отношении квалификационной отметки диспетчера процедурного контроля подхода, диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения, диспетчера процедурного контроля района УВД или диспетчера контроля района УВД с использованием средств наблюдения:* диспетчерское обслуживание, в отношении которого запрашивается данная отметка, в течение не менее 180 ч или 3 мес, в зависимости от того, что наступит позднее, в подразделении, в отношении которого запрашивается квалификационная отметка;
3. *в отношении квалификационной отметки диспетчера посадочного радиолокатора:* не менее 200 точных заходов на посадку, из которых не менее 100 было осуществлено на радиолокационном тренажере, утвержденном для этих целей полномочным органом по выдаче свидетельств. Не менее 50 таких точных заходов на посадку должно быть выполнено в подразделении и на оборудовании, в отношении которых запрашивается данная отметка;

c) если права квалификационной отметки диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения включают работу с обзорным радиолокатором подхода, то указанный опыт работы включает обеспечение не менее 25 заходов на посадку по индикатору кругового обзора с использованием оборудования обзора такого типа, который применяется в подразделении, в отношении которого запрашивается квалификационная отметка, и под руководством инструктора обучения диспетчеров УВД на рабочем месте (OJTI).

4.5.2.2.2. Заявление о внесении квалификационной отметки подается в течение 6 мес после окончания периода получения опыта, указанного в п. 4.5.2.2.1.b).

4.5.2.2.3. Если кандидат уже имеет квалификационную отметку диспетчера УВД другой категории или ту же самую квалификационную отметку по другому подразделению,

полномочный орган по выдаче свидетельств определяет возможность и, при положительном решении, степень снижения требований к опыту, установленных в п. 4.5.2.2.

4.5.2.3. Умения

Кандидат продемонстрировал умения, способность принимать решения и выполнять обязанности, требуемые для обеспечения безопасного, упорядоченного и оперативного диспетчерского обслуживания, на уровне, соответствующем предоставляемым правам, включая распознавание и контроль факторов угрозы и ошибок.

Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").

4.5.2.4. Одновременное внесение двух квалификационных отметок диспетчера УВД

Если одновременно запрашиваются две квалификационные отметки диспетчера УВД, полномочный орган по выдаче свидетельств определяет применяемые требования на основе требований в отношении каждой квалификационной отметки. Эти требования по крайней мере соответствуют наиболее жестким требованиям по запрашиваемым квалификационным отметкам.

4.5.3. Права обладателя квалификационной(ых) отметки(ок) диспетчера УВД и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав

4.5.3.1. При условии соблюдения требований, указанных в пп. 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1 и 1.2.9 обладатель свидетельства диспетчера УВД с внесенными в него одной или несколькими ниже указанными квалификационными отметками имеет следующие права:

a) *квалификационная отметка диспетчера аэродрома:* обеспечивать или контролировать обеспечение аэродромного диспетчерского обслуживания на том аэродроме, по которому аттестован данный обладатель свидетельства;

b) *квалификационная отметка диспетчера процедурного контроля подхода:* обеспечивать или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода на аэродроме или аэродромах, по которым аттестован данный обладатель свидетельства, в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, находящегося под юрисдикцией диспетчерского органа, обеспечивающего диспетчерское обслуживание подхода;

c) *квалификационная отметка диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения:* обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием соответствующих систем наблюдения ОВД на аэродроме или аэродромах, по которым аттестован данный обладатель свидетельства, в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, находящегося под юрисдикцией диспетчерского органа, обеспечивающего диспетчерское обслуживание подхода;

d) при условии соблюдения требований п. 4.5.2.2.1 c) указанные права включают обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием обзорного радиолокатора;

e) *квалификационная отметка диспетчера посадочного радиолокатора:* обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием посадочного радиолокатора на аэродроме, по которому аттестован

данный обладатель свидетельства;

f) *квалификационная отметка диспетчера процедурного контроля района УВД:* обеспечивать и/или контролировать обеспечение районного диспетчерского обслуживания в пределах диспетчерского района или части этого диспетчерского района, по которому аттестован данный обладатель свидетельства;

g) *квалификационная отметка диспетчера контроля района УВД с использованием средств наблюдения*: обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания района УВД с использованием системы наблюдения ОВД в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, по которому аттестован данный обладатель свидетельства.

4.5.3.2. До осуществления прав, указанных в п. 4.5.3.1, обладатель свидетельства знакомится со всей необходимой последней информацией.

4.5.3.3. Агентство "Узавиация", выдавшее свидетельство диспетчера УВД, не разрешает его обладателю проводить подготовку персонала в эксплуатационных условиях, если такой обладатель не получил надлежащего разрешения от Агентства "Узавиация".

4.5.3.4. *Действительность квалификационных отметок*

Квалификационная отметка теряет силу, если диспетчер УВД не осуществляет права, предусмотренные квалификационной отметкой, в течение периода, установленного полномочным органом по выдаче свидетельств. Продолжительность этого периода не превышает 6 мес. Отметка остается недействительной до тех пор, пока вновь не будет установлена способность диспетчера осуществлять права, предусмотренные квалификационной отметкой.

4.6. Свидетельство Сотрудника по Обеспечению Полетов/Полетного Диспетчера

4.6.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства

4.6.1.1. Возраст

Кандидат не моложе 21 года.

4.6.1.2. Знания

Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства сотрудника по обеспечению полетов, по крайней мере в следующих областях:

Воздушное право

a) правила и положения, касающиеся обеспечения полетов и обладателя свидетельства сотрудника по обеспечению полетов; соответствующие правила и процедуры обслуживания воздушного движения;

Общие знания по воздушным судам

b) принципы работы двигателей самолетов, систем и приборного оборудования;

c) эксплуатационные ограничения самолетов и двигателей;

d) перечень минимального оборудования и перечень отклонений от конфигурации;

Расчет летных характеристик, процедуры планирования и загрузка

e) влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушных судов; расчеты массы и центровки;

f) оперативное планирование полета; расчеты расхода топлива и продолжительности полета по топливу; процедуры выбора запасного аэропорта; управление крейсерским полетом по маршруту; увеличенная дальность полета;

g) взлетные характеристики, включая критерии и ограничения по длине летного поля, набору высоты и пролету препятствий;

h) характеристики полета в крейсерском режиме, включая минимальные абсолютные высоты, планирование сценариев декомпрессии/отказа двигателя/полета с выпущенными шасси;

i) посадочные характеристики, включая критерии и ограничения по заходу на посадку, набору высоты и длине летного поля;

j) подготовка и представление планов полета для целей ОВД;

k) основные принципы систем планирования с помощью компьютеров;

Возможности человека

l) возможности человека применительно к обязанностям сотрудника по обеспечению полетов, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок.

Примечание. Инструктивный материал по разработке учебных программ, касающихся возможностей человека, включая принципы КУО, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА");

Метеорология

m) авиационная метеорология; перемещение областей низкого и высокого давления; структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полетапо маршруту и посадки;

n) понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; коды и сокращения; правила получения и использование метеорологической информации;

Навигация

o) принципы аэронавигации и особенно правила выполнения полета по приборам;

p) Эксплуатационные правила

q) пользование аэронавигационной документацией и стандартными эксплуатационными правилами;

r) эксплуатационные процедуры перевозки обычных и опасных грузов;

s) процедуры, касающиеся авиационных происшествий и инцидентов; правила полетов в аварийнойситуации;

t) процедуры, связанные с актами незаконного вмешательства и диверсиями в отношении воздушных судов;

Принципы полета

u) принципы полета, относящиеся к соответствующей категории воздушного судна;

v) Радиосвязь

w) правила ведения связи с воздушными судами и соответствующими наземными станциями.

4.6.1.3. Опыт

4.6.1.3.1. Кандидат приобрел следующий опыт:

a) проработал в общей сложности два года на какой-либо одной или нескольких (в любом сочетании) должностях, указанных в подпунктах 1)–3) включительно, при условии, что при любом сочетании опыта период работы в любой из перечисленных ниже должностей составляет не менее одного года:

1. член летного экипажа воздушного судна транспортной авиации; или
2. метеоролог в организации, обеспечивающей полеты воздушных судов транспортной авиации; или
3. диспетчер УВД или технический руководитель сотрудников по обеспечению полетов или службыпроизводства полетов воздушных судов транспортной авиации; *или*

b) проработал по крайней мере один год в качестве сотрудника, оказывающего помощь в обслуживанииполетов воздушных судов транспортной авиации; *или*

c) успешно закончил курс подготовки по утвержденной программе.

4.6.1.3.2. Кандидат проработал под наблюдением сотрудника по обеспечению полетов не менее 90рабочих дней на протяжении 6 мес непосредственно перед подачей заявления.

4.6.1.4. Умения

Кандидат продемонстрировал свою способность:

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

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

c) идентифицировать и оценивать действия с учетом рисков, влияния на безопасность и регулярностьполетов;

d) определять надлежащий порядок действий на основании положений об ответственности и принципах вруководствах по производству полетов;

e) применять надлежащие стандартные и нестандартные процедуры, предусмотренные в руководстве по производству полетов, для начала, планирования, продолжения, изменения маршрута или прекращения полета с учетом интересов безопасности воздушного судна, регулярности и эффективности полетов.;

f) производить точные и приемлемые с эксплуатационной точки зрения анализы погоды; обеспечивать проведение обоснованных с эксплуатационной точки зрения инструктажей об условиях погоды в районах конкретной воздушной трассы; прогнозировать погоду для транспортной авиации, уделяя особое внимание аэропортам назначения и запасным аэропортам;

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

h) определять оптимальную траекторию полета для данного участка и готовить точные, заполненные от руки и/или с помощью компьютера планы полетов;

i) обеспечивать оперативный контроль и оказывать все прочие виды помощи при полетах в неблагоприятных метеорологических условиях в соответствии с обязанностями обладателя свидетельства сотрудника по обеспечению полетов;

j) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибок.

k) Примечание. Инструктивный материал о применении методов контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) содержится в главе 6 раздела I части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" *(PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала") и в* Руководстве по обучению в области человеческого фактора *(GM-GEN-013 "РУКОВОДСТВО ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА").*

4.6.2. Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав

При условии соблюдения требований, указанных в п. 1.2.5, обладатель свидетельства сотрудника по обеспечению полетов имеет право выполнять функции сотрудника по обеспечению полетов в любом районе при условии, что он отвечает требованиям, установленным в AR-ANS-001; AR-ANS-002; AR-ANS-003.

4.7. Свидетельство Оператора Авиационной Станции

Примечание. Данное свидетельство не предназначено для персонала AFIS. Рекомендации о квалификационных требованиях к этому персоналу можно найти в циркуляре 211 "Циркуляр ИКАО по аэродромной службе полетной информации (AFIS)".

4.7.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства

4.7.1.1. Перед выдачей свидетельства оператора авиационной станции Агентство "Узавиация" требует, чтобы кандидат отвечал требованиям п. 4.7.1. Лица, не имеющие свидетельства, могут выполнять функции оператора авиационной станции при условии, что государство, из которого они осуществляют связь, гарантирует, что данные лица отвечают тем же требованиям.

4.7.1.2. Возраст

Кандидат не моложе 18 лет.

4.7.1.3. Знания

Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует уровню, установленному для обладателя свидетельства оператора авиационной станции, по крайней мере в следующих областях:

Общие знания

a) обслуживание воздушного движения, предоставляемое в соответствующем государстве;

Эксплуатационные правила

b) процедуры радиотелефонной связи; фразеология; сеть электросвязи;

Правила и положения

c) правила и положения, применяемые к оператору авиационной станции;

Оборудование электросвязи

d) принципы, использование и ограничения оборудования электросвязи на авиационной станции.

4.7.1.4. Опыт

Кандидат:

a) успешно закончил курс подготовки по утвержденной программе в течение 12 месячного периода, непосредственно предшествовавшего подаче заявления, и успешно проработал

под руководством аттестованного оператора авиационной станции не менее 2 мес или

b) успешно проработал под руководством аттестованного оператора авиационной станции не менее 6 месиз 12 мес, непосредственно предшествовавших подаче заявления.

4.7.1.5. Умения

Кандидат демонстрирует или продемонстрировал свою компетентность:

a) в эксплуатации используемого оборудования электросвязи;

b) в качественной и точной передаче и приеме радиотелефонных сообщений.

4.7.2. Права оператора авиационной станции и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав

При условии соблюдения требований, указанных в пп. 1.2.5 и 1.2.9, свидетельство оператора авиационной станции дает право выполнять функции оператора на авиационной станции. До осуществления прав, предоставляемых свидетельством, его обладатель знакомится со всей необходимой последней информацией, касающейся типов оборудования и эксплуатационных правил, применяемых на данной авиационной станции.

4.8. Авиационный Метеорологический Персонал

Примечание. Требования к квалификации, компетенции, образованию и подготовке всего авиационного метеорологического персонала входят в сферу ведения Всемирной метеорологической организации (ВМО) в соответствии с документом "Рабочее соглашение между Международной организацией гражданской авиации и Всемирной метеорологической организацией" (GM-GEN-015 "Рабочие договоренности между Международной организацией гражданской авиации и Всемирной метеорологической организацией"). Такие требования содержатся в части V "Квалификации и компетенции персонала, занятого в обеспечении метеорологического (погода и климат) и гидрологического обслуживания", части VI "Образование и профессиональная подготовка метеорологического персонала" и приложении A "Пакеты обязательных программ" тома I GM-ANS-004 "Общие метеорологические стандарты и рекомендуемая практика" Технического регламента (ВМО-№ 49).

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

5. ТРЕБОВАНИЯ К СВИДЕТЕЛЬСТВАМ, ВЫДАВАЕМЫМ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ

5.1. Общие Положения

5.1.1. Свидетельства, выданные Агентством "Узавиация" авиационному персоналу согласно соответствующим положениям настоящих Правил, отвечают одному из следующих требований, указанных в настоящей главе:

a) свидетельства, выданные на первосортной бумаге или другом подходящем материале, включая пластиковые карточки; или

b) электронные свидетельства авиационного персонала на автономных мобильных электронных устройствах визуального отображения информации.

Примечание. Примерами автономных мобильных электронных устройств визуального отображения информации являются мобильные телефоны, планшеты или другие мобильные устройства.

5.1.2. Агентство "Узавиация", выдающие свидетельства, обеспечивает, чтобы другие государства могли легко определить предоставляемые свидетельствами права и срок действия квалификационных отметок.

Примечание. Учетная документация эксплуатанта или личные полетные книжки членов экипажа, которые можно успешно использовать для учета поддержания уровня квалификации и регистрации предыдущего опыта, как правило, отсутствуют на борту воздушного судна при выполнении международных полетов.

5.2. Требования в Отношении Свидетельств, Выданных на Первосортной Бумаге или Другом Подходящем Материале, Включая Пластиковые карточки

5.2.1. Сведения

В свидетельстве, выданном на первосортной бумаге или другом подходящем материале, включая пластиковую карточку, содержатся следующие сведения:

I. название государства (полужирным шрифтом);

II. название свидетельства (жирным шрифтом);

III. серийный номер свидетельства, присвоенный полномочным органом, выдающим свидетельство (арабскими цифрами);

IV. фамилия, имя, отчество владельца (буквами латинского алфавита, если в национальном языке используется другой алфавит);

V. IVa) дата рождения;

VI. адрес владельца (по усмотрению государства);

VII. национальность владельца;

VIII. подпись владельца;

IX. основание и, где это необходимо, условия, на которых выдано свидетельство;

X. отметка, касающаяся срока действия свидетельства и разрешения владельцу пользоваться правами, предусмотренными свидетельством;

XI. подпись должностного лица, выдающего свидетельство, и дата выдачи; XI) печать или штамп полномочного органа, выдавшего свидетельство;

XII. квалификационные отметки, например о виде, классе, типе воздушных судов, планере, аэродромном диспетчерском обслуживании и т. д.;

XIII. примечания, т. е. специальные отметки, касающиеся ограничений, и отметки о предоставляемых правах, включая отметку об уровне владения языком, и другая информация, которую требуется указывать согласно статье 39 Чикагской конвенции;

XIV. любые другие сведения по усмотрению государства, выдающего свидетельство.

5.2.2. Материал

Используется первосортная бумага или другой подходящий материал, включая пластиковые карточки; текст, указанный в п. 5.2.1, должен быть напечатан четко.

5.2.3. Язык

Если свидетельства выпускаются не на английском языке, свидетельство содержит перевод на английский язык по крайней мере подпунктов I), II), VI), IX), XII), XIII) и XIV). Если разрешения, выдаваемые в соответствии с п. 1.2.2.1, предоставляются не на английском языке, они содержат перевод на английский язык названия государства, выдавшего разрешение, срока действия разрешения и любых ограничений или лимитов, которые могут быть установлены.

5.2.4. Расположение пунктов

Заголовки пунктов в свидетельстве единообразно пронумеровываются римскими цифрами, как указано в п. 5.2.1, чтобы в каждом свидетельстве номер при любом расположении относился к одному и тому же заголовку пункта.

Примечание. Заголовки пунктов могут располагаться в таком порядке, который наиболее удобен для Агентства "Узавиация", выдающего свидетельство.

5.3. Требования в Отношении Электронных Свидетельств Авиационного Персонала

5.3.1. Электронные свидетельства авиационного персонала выдаются в соответствии с требованиями,изложенными в настоящем разделе.

5.3.1.1. Информация, указанная в свидетельствах, воспроизводит информацию, содержащуюся в электронных записях полномочного органа по выдаче свидетельств, а также содержит стандартную форму в соответствии с добавлением 4.

5.3.1.2. Свидетельство имеет цифровую подпись выдавшего свидетельство должностного лица полномочного органа по выдаче свидетельств, и в нем указываются самая последняя дата и время выдачи.

5.3.1.3. Цифровые подписи на свидетельствах соответствуют признанным международным стандартам и имеют соответствующий уровень защиты.

Примечание. Инструктивный материал по цифровым подписям содержится в Руководстве по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой (GM-GEN-004 "Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой").

5.3.2. Носитель (материал)

5.3.2.1. Сведения, указанные в свидетельстве, выводятся на автономные мобильные электронные устройства визуального отображения информации.

5.3.2.2. Отображаемое изображение свидетельства содержит соответствующие активные защитные элементы, отличающие его от статического изображения.

5.3.3. Язык

Свидетельство включает аббревиатуру "ICAO" ("ИКАО") в качестве гиперссылки на электронное

отображение свидетельства на английском языке в соответствии со стандартной формой, приведенной в добавлении 4.

5.3.4. Расположение пунктов

Видимое изображение свидетельства воспроизводит формулировки и расположение пунктов на английском языке, соответствующие стандартной форме, приведенной в добавлении 4.

5.3.5. Онлайновая и офлайновая проверка

5.3.5.1. Подлинность и действительность свидетельства проверяются электронным способом в режиме онлайн при наличии подключения к Интернету.

5.3.5.2. При отсутствии подключения к Интернету подлинность и действительность свидетельства проверяются электронным способом в режиме офлайн с помощью средства, не создающего излишних трудностей для государства (государств), проверяющего(их) подлинность или действительность свидетельства.

Примечание. Инструктивный материал по стандартному программному обеспечению, которое государства, выдающие электронные свидетельства авиационному персоналу, могут использовать в качестве средства для согласованной проверки свидетельств в режиме офлайн, содержится в главе Руководства по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой (GM-GEN-004 "Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой"), касающейся электронных свидетельств авиационного персонала и соответствующего учета.

5.3.6. Медицинские заключения

Свидетельство включает, когда это применимо, действующее медицинское заключение с указанием класса, даты истечения срока действия и любых медицинских ограничений, которые полномочный орган по выдаче свидетельств сочтет уместными.

5.3.7. Дополнительная вспомогательная информация

При добавлении вспомогательной информации в свидетельство она также включается в раздел "Дополнительная вспомогательная информация" стандартной формы, приведенной в добавлении 4.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

6. МЕДИЦИНСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПРИ ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ

Примечание 1. *Стандарты и Рекомендуемая практика, устанавливаемые в данной главе, не могут быть сами по себе настолько подробными, чтобы учитывать все возможные отдельные случаи. При необходимости многие решения, связанные с оценкой годности по состоянию здоровья, должны оставляться на усмотрение отдельного члена врачебной комиссии. В связи с этим такое заключение делается на основе всестороннего медицинского освидетельствования, проводимого в соответствии с высочайшими стандартами медицинской практики.*

Примечание 2. *Предрасполагающие к болезни факторы, например ожирение и курение, могут играть важную роль при определении необходимости дальнейшей оценки или экспертизы в каждом конкретном случае.*

Примечание 3. *В том случае, если кандидат не в полной мере отвечает медицинским требованиям, а также в сложных и необычных случаях оценку, возможно, придется отложить и передать дело медицинскому эксперту полномочного органа по выдаче свидетельств на окончательную оценку. В таких случаях надлежащим образом учитываются права, предоставляемые свидетельством, на получение которого претендует или которым обладает кандидат на получение медицинского заключения, а также условия, в которых обладатель свидетельства будет осуществлять эти права при выполнении возложенных на него обязанностей.*

Примечание 4. *См. административные положения в п. 1.2.4.10, касающиеся официального медицинского заключения.*

Примечание 5. *Инструктивный материал в помощь полномочным органам по выдаче свидетельств и членам врачебной комиссии опубликован отдельно в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине"). Этот инструктивный материал также содержит толкование терминов "могут привести" и "значительные" в том смысле, в котором они используются в контексте медицинских положений главы 6.*

Примечание 6. *Основные принципы управления безопасностью полетов при их применении к процессу выдачи медицинского заключения могут помочь в обеспечении эффективного использования авиамедицинских ресурсов.*

6.1. Медицинские Заключения: Общие Положения

6.1.1. Классы медицинских заключений Устанавливаются следующие три класса медицинских заключений:

a) Медицинское заключение первого класса

Применяется к кандидатам и обладателям:

- свидетельств пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно ссистемой увеличения подъемной силы);
- свидетельств пилота многочленного экипажа;
- свидетельств линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет и воздушное судно с системойувеличения подъемной силы).

b) Медицинское заключение второго класса

Применяется к кандидатам и обладателям:

- свидетельств штурмана;

- свидетельств бортинженера;
- свидетельство бортпроводника
- свидетельств пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системойувеличения подъемной силы);
- свидетельств пилота-планериста;
- свидетельств пилота свободного аэростата.

c) Медицинское заключение третьего класса

Применяется к кандидатам и обладателям:

- свидетельств диспетчера УВД;
- свидетельств внешнего пилота.

6.1.2. Кандидат на получение медицинского заключения представляет членам врачебной комиссии заверенное им заявление относительно личного, семейного и наследственного анамнеза. Кандидат предупреждается о необходимости указывать как можно более полно и точно все известные кандидату сведения; в отношении любого ложного заявления принимаются меры в соответствии с положениями п. 1.2.4.7.1.

6.1.3. Член врачебной комиссии сообщает полномочному органу по выдаче свидетельств о каждом отдельном случае, когда, по мнению члена комиссии, несоответствие кандидата какому-либо требованию, обозначенному или не обозначенному надлежащим номером, таково, что осуществление прав запрашиваемого или имеющегося свидетельства, вероятно, не будет угрожать безопасности полетов (п. 1.2.4.10).

6.1.4. Критерии годности по состоянию здоровья, которых следует придерживаться при возобновлении медицинского заключения, не отличаются от критериев, используемых при первоначальном заключении, за исключением конкретно оговоренных случаев.

Примечание. Периоды между очередными медицинскими освидетельствованиями для возобновления медицинского заключения указаны в п. 1.2.5.2.

6.2. Требования к Медицинскому Заключению

6.2.1. Общие требования

Кандидат на получение медицинского заключения, выдаваемого в соответствии с условиями п. 1.2.4.1, проходит медицинское освидетельствование с учетом:

a) физического и психического состояния,

b) зрительного восприятия и цветоощущения и

c) слуха.

6.2.2. Требования к физическому и психическому состоянию здоровья Кандидат на получение медицинского заключения любого класса не должен иметь:

a) врожденных или приобретенных аномалий; или

b) активной, скрытой, острой или хронической неспособности; или

c) ран, телесных повреждений или последствий операции; или

d) каких-либо последствий или побочного эффекта от приема любых прописанных врачом или имеющихся в открытой продаже терапевтических, диагностических или профилактических медикаментов, которые могли бы вызвать такую степень

функциональной нетрудоспособности, что привело бы к нарушению безопасности полета воздушного судна или безопасности осуществления обязанностей данным лицом.

Примечание. Применение лечебных средств из трав и альтернативных методов лечения требует особого внимания в связи с возможными побочными эффектами.

6.2.3. Требования к проверке остроты зрения

6.2.3.1. Применяемые методы измерения остроты зрения могут приводить к отличающимся друг от друга оценкам. Поэтому для достижения единообразия Договаривающиеся государства предусматривают обеспечение равноценности методов оценки.

6.2.3.2. **Рекомендация.** Для оценки остроты зрения следует принимать следующее:

a) Проверки остроты зрения следует проводить в условиях с уровнем освещенности, соответствующей освещенности обычного помещения (30–60 кд/м^2).

b) Остроту зрения следует измерять посредством серии колец Ландольта или аналогичных оптотипов, размещаемых на расстоянии от кандидата в зависимости от принятого способа проверки.

6.2.4. Требования к цветоощущению

6.2.4.1. Договаривающиеся государства используют такие способы проверки, которые гарантируют надежность проверки цветоощущения.

6.2.4.2. От кандидата требуется демонстрация способности свободно различать те цвета, ощущение которых необходимо для безопасного выполнения обязанностей.

6.2.4.3. У кандидата проверяется способность правильного распознавания серии псевдоизохроматических таблиц при естественном или искусственном освещении одной и той же цветовой температуры, как, например, температура, обеспечиваемая стандартными излучениями МКО C или D_{65}, предписываемыми Международной комиссией по освещению (МКО).

6.2.4.4. Кандидат, получивший удовлетворительную оценку согласно предписанию полномочного органа по выдаче свидетельств, признается годным. Кандидат, не получивший удовлетворительной оценки при такой проверке, признается негодным, если он не в состоянии легко различать используемые в аэронавигации цвета и правильно опознавать авиационные цветные огни. Кандидаты, не отвечающие этим критериям, признаются негодными, за исключением медицинского заключения второго класса со следующим ограничением: действительно только для полетов в дневное время.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся приемлемых методов оценки цветового зрения, содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").

6.2.4.4.1. **Рекомендация.** Солнцезащитные очки, используемые при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством или квалификационной отметкой, не должны создавать эффект поляризации и должны иметь нейтральную тонировку серого цвета.

6.2.5. Требования к проверке слуха

6.2.5.1. Договаривающиеся государства используют такие методы обследования, которые гарантируют достоверную проверку слуха.

6.2.5.2. От кандидатов требуется продемонстрировать остроту слуха, достаточную для безопасного осуществления прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

6.2.5.3. Кандидаты на получение медицинских заключений первого класса обследуются с помощью чистотонального аудиометра при первом получении заключения и не реже одного раза в пять лет до достижения возраста 40 лет, а затем не реже одного раза в два года.

6.2.5.3.1. В качестве альтернативы могут применяться другие методы, позволяющие получить аналогичные результаты.

6.2.5.4. Кандидаты на получение медицинского заключения третьего класса обследуются с помощью чистотонального аудиометра при первом получении заключения и не реже одного раза в четыре года до достижения возраста 40 лет, а затем не реже одного раза в два года.

6.2.5.5. В качестве альтернативы могут применяться другие методы, позволяющие получить аналогичные результаты.

6.2.5.6. **Рекомендация.** Кандидаты на получение медицинского заключения второго класса должны обследоваться с помощью чистотонального аудиометра при первом получении заключения, а после достижения возраста 50 лет не реже одного раза в два года.

6.2.5.7. При медицинских освидетельствованиях, помимо упомянутых в пп. 6.2.5.3, 6.2.5.4 и 6.2.5.5, когда не проводится аудиометрия, кандидаты проходят проверку с использованием речи шепотом и разговорной речи в тихой комнате.

Примечание 1. *Опорной нулевой точкой для калибровки аудиометров чистого тона является точка, указанная в соответствующих стандартах действующего издания документа "Методы аудиометрической проверки" Международной организации по стандартизации (ИСО).*

Примечание 2. *Для целей проверки слуха в соответствии с действующими требованиями тихой комнатой является комната, в которой интенсивность постороннего шума составляет менее 35 дБ(А).*

Примечание 3. *Для целей проверки слуха в соответствии с действующими требованиями интенсивность звука при средней разговорной речи на расстоянии 1 м от источника звука (нижняя губа говорящего) составляет с. 60 дБ(А), а если говорят шепотом, то с. 45 дБ(А). На расстоянии 2 м от говорящего интенсивность звука на 6 дБ(А) ниже.*

Примечание 4. *Инструктивный материал об освидетельствовании кандидатов, использующих слуховые аппараты, содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

Примечание 5. *Требования к внесению квалификационной отметки о праве на полеты по приборам для кандидатов, обладающих свидетельством пилота-любителя, содержатся в п. 2.7.1.3.1.*

6.3. Медицинское Заключение Первого Класса

6.3.1. Выдача и возобновление заключения

6.3.1.1. Кандидат на получение свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства пилота многочленного экипажа (самолет) или свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) проходит первоначальное медицинское освидетельствование для получения медицинского заключения первого класса.

6.3.1.2. При отсутствии других указаний в данном разделе обладатели свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства пилота многочленного экипажа (самолет) или

свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) возобновляют медицинские заключения первого класса с интервалами, не превышающими интервалы, указанные в п. 1.2.5.2.

6.3.1.3. Если полномочный орган по выдаче свидетельств удовлетворен соответствием кандидата требованиям данного раздела и общим положениям пп. 6.1 и 6.2, ему выдается медицинское заключение первого класса.

6.3.2. Требования к физическому и психическому состоянию здоровья

6.3.2.1. Кандидат не имеет какого-либо заболевания или ограничения трудоспособности, которое могло бы привести к внезапной потере способности этого кандидата безопасно управлять воздушным судном или безопасно выполнять порученные обязанности.

6.3.2.2. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

a) органического психического расстройства;

b) психического или поведенческого расстройства, вызванного употреблением психоактивных веществ; это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ;

c) шизофрении или шизотипического или бредового расстройства;

d) аффективного расстройства;

e) невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства;

f) поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами;

g) расстройства взрослой личности или поведения, особенно если оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях;

h) умственной отсталости;

i) расстройства психического развития;

j) расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности; или

k) психического расстройства, не указанного иначе,

которые могут привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые емузапрашиваемым или имеющимся свидетельством.

6.3.2.2.1. **Рекомендация.** Страдающего депрессией кандидата, проходящего лечение с помощью антидепрессантов, следует признать непригодным, за исключением случаев, когда медицинский эксперт, имеющий доступ к подробным сведениям о данном лице, не считает, что такое состояние кандидата может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

Примечание 1. *Инструктивный материал по оценке кандидатов, проходящих лечение с помощью антидепрессантов, содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

Примечание 2. *Психические и поведенческие расстройства определены в соответствии с клиническими описаниями и диагностическими рекомендациями Всемирной организации здравоохранения, содержащимися в разделе "Классификация психических и поведенческих расстройств" документа "Международная*

статистическая классификация болезней и проблем, связанных со здоровьем" (10-е издание, ВОЗ, 1992). Этот документ содержит подробные описания диагностических требований, которые могут быть полезными при проведении медицинского освидетельствования.

6.3.2.3. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

a) прогрессирующего или не прогрессирующего заболевания нервной системы, которое может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых свидетельством и квалификационными отметками;

b) эпилепсии или

c) случаев потери сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.

6.3.2.4. У кандидата не было травм головы, последствия которых могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

6.3.2.5. У кандидата нет каких-либо врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых свидетельством иквалификационными отметками.

6.3.2.5.1. Кандидат, который перенес операцию хирургического замещения коронарной артерии или ангиопластию (со стентом либо без него) либо другую операцию на сердце, или в истории болезни которого зарегистрирован инфаркт миокарда, или который имеет другое кардиологическое заболевание, которое может привести к утрате трудоспособности, считается непригодным, кроме случаев, когда кардиологическое состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

6.3.2.5.2. Кандидат с сердечной аритмией считается непригодным, кроме случаев, когда сердечная аритмия обследовалась и оценивалась в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что она не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

Примечание. *Инструктивный материал по оценке сердечно-сосудистой системы содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.3.2.6. Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения.

6.3.2.6.1. Электрокардиография проводится при переосвидетельствовании кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в год.

6.3.2.6.2. **Рекомендация.** Электрокардиографию следует проводить при переосвидетельствовании кандидатов в возрасте 30–50 лет не реже одного раза в два года.

Примечание 1. *Целью регулярного электрокардиографического обследования является обнаружение заболевания. Оно не дает достаточных оснований для признания кандидата непригодным без проведения дальнейшего тщательного обследования сердечно-сосудистой системы.*

Примечание 2. *Инструктивный материал о проведении электрокардиографии в состоянии покоя и при нагрузке содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.3.2.7. Систолическое и диастолическое давление крови находится в пределах нормы.

6.3.2.7.1. В случае применения медицинских препаратов для снижения высокого кровяного давления кандидат считается непригодным; исключение составляют лишь те лекарства, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством иквалификационными отметками.

Примечание. Инструктивный материал по вопросу кровяного давления содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").

6.3.2.8. Кровеносная система не имеет никаких серьезных функциональных или структурных отклонений отнормы.

6.3.2.9. У кандидата нет острой легочной недостаточности или какого-либо активного поражения структуры легких, средостения или плевры, которые могут вызвать появление симптомов утраты трудоспособности при работе в обычных или аварийных условиях.

6.3.2.9.1. **Рекомендация.** Рентгенографию грудной клетки следует проводить как часть первоначального обследования.

Примечание. *Периодическое проведение рентгенографии грудной клетки обычно не является необходимым, но может потребоваться в случаях, когда можно ожидать проявления бессимптомного легочного заболевания.*

6.3.2.10. Кандидаты с хроническим обструктивным заболеванием легких считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

6.3.2.11. Кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях, считаются непригодными.

6.3.2.11.1. Употребление лекарственных средств для лечения астмы является основанием для признания кандидата непригодным, за исключением тех лекарственных средств, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

Примечание. *Инструктивный материал об опасном действии лекарственных препаратов и наркотических средств содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.3.2.12. Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.

6.3.2.12.1. Кандидаты с неактивными или излеченными легочными заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, могут быть признаны годными.

Примечание 1. *Инструктивный материал о заключениях при заболеваниях дыхательных путей содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

Примечание 2. *Инструктивный материал об опасном действии лекарственных препаратов и наркотических средств содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.3.2.13. Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.

6.3.2.13.1. Кандидаты не имеют таких признаков грыжи, которые могут привести к потере работоспособности.

6.3.2.14. При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в какой-либо части пищеварительного тракта или его придатков, которое может вызвать потерю работоспособности в полете, в частности при любой непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными.

6.3.2.14.1. **Рекомендация.** Кандидата, который перенес серьезную хирургическую операцию на желчных протоках, органах пищеварительного тракта или его придатках, вызвавшую полное или частичное удаление или функциональное нарушение одного из этих органов, следует считать непригодным на такой срок, пока медицинский эксперт, имеющий возможность детально ознакомиться с этой операцией, не вынесет заключение о том, что последствия операции не могут привести к потере трудоспособности в полете.

6.3.2.15. Кандидаты с нарушениями обмена веществ, функций пищеварительного тракта или желез внутренней секреции, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками, считаются непригодными.

6.3.2.16. Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом считаются непригодными.

Примечание. Инструктивный материал по оценке кандидатов с инсулинозависимым сахарным диабетом типа 2 с учетом положений п. 1.2.4.10 содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").

6.3.2.16.1. Кандидаты с инсулинонезависимым сахарным диабетом считаются непригодными, за исключением случаев, когда заболевание может удовлетворительно контролироваться с помощью только диеты или диеты в сочетании с пероральным приемом противодиабетических препаратов, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

Примечание. Инструктивный материал в отношении оценки кандидатов с диабетом содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").

6.3.2.17. Кандидаты с заболеваниями крови и/или лимфатической системы считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

Примечание. Наличие серповидных клеток и других гемоглобинопатных признаков, как правило, не препятствует признанию кандидата пригодным.

6.3.2.18. Кандидаты с почечным или мочеполовым заболеванием считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

6.3.2.18.1. Анализ мочи является частью медицинского освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом исследуются.

Примечание. Инструктивный материал в отношении анализа мочи и оценки отклонений от нормы содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").

6.3.2.19. При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в области почек или мочеполового тракта, в частности при непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

6.3.2.19.1. Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.

6.3.2.20. Кандидаты с серопозитивной реакцией на ВИЧ считаются непригодными, за исключением случаев, когда состояние кандидата было освидетельствовано и оценено в соответствии с наилучшей врачебной практикой и оценивается как скорее всего не препятствующее безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

Примечание 1. *Ранняя диагностика и активное лечение вызванного ВИЧ-заболевания с помощью антиретровирусной терапии улучшает общую картину заболевания и прогнозы его протекания, повышая таким образом вероятность признания кандидата годным.*

Примечание 2. *Инструктивный материал по оценке кандидатов с серопозитивной реакцией на ВИЧ содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.3.2.21. Беременные кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда в результате акушерского обследования и постоянного медицинского наблюдения установлена неосложненная беременность малой степени риска.

6.3.2.21.1. **Рекомендация.** Срок пригодности кандидатов с неосложненной беременностью малой степени риска, прошедших оценку и наблюдаемых согласно п. 6.3.2.21, следует ограничивать периодом с конца 12-й до конца 26-й недели беременности.

6.3.2.22. После родов или прекращения беременности кандидату не разрешается осуществлять права, предоставляемые свидетельством, пока она не пройдет переосвидетельствование в соответствии с наилучшей медицинской практикой и не будет признано, что она может безопасно осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством и квалификационными отметками.

6.3.2.23. Кандидат не имеет каких-либо аномалий костей, суставов, мышц, сухожилий или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

Примечание. *Как правило, после любых осложнений в результате повреждений костей, суставов, мышц или сухожилий, а также при наличии некоторых анатомических дефектов требуется проводить функциональную оценку для определения годности кандидата.*

6.3.2.24. Кандидат не имеет каких-либо аномалий или заболеваний уха или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

6.3.2.25. У кандидата не наблюдается:

a) расстройства вестибулярной функции;

b) значительной дисфункции евстахиевых труб;

c) неизлеченного прободения барабанных перепонок.

6.3.2.25.1. Одиночное сухое прободение барабанной перепонки не является основанием для признания кандидата непригодным.

Примечание. *Инструктивный материал по проверке вестибулярной функции содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.3.2.26. У кандидата не наблюдается:

a) обструкции носоглотки и

b) дефектов и заболеваний полости рта или верхних дыхательных путей, которые могут препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

6.3.2.27. Кандидаты, страдающие заиканием или другими дефектами речи, достаточно серьезными для того, чтобы служить препятствием при ведении речевой связи, считаются непригодными.

6.3.3. Требования к зрительному восприятию Медицинское обследование проводится на основе указанных ниже требований.

6.3.3.1. Глаза и их придатки в пределах нормы. У кандидата нет острых или хронических патологических нарушений зрения, или каких-либо последствий хирургического вмешательства, или травмы глаз или их придатков, которые могут ослабить зрительную функцию в такой степени, что будут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

6.3.3.2. Острота зрения на большое расстояние с коррекцией или без таковой составляет 6/9 или выше на каждый глаз в отдельности, а острота бинокулярного зрения составляет 6/6 или выше. Никакие пределы не устанавливаются в отношении остроты нескорректированного зрения. Если такая острота зрения достигается только с помощью корригирующих линз, кандидат может быть признан годным при условии, что:

a) такие корригирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых запрашиваемыми илиимеющимися свидетельством или квалификационными отметками;

b) кроме того, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегдаимеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.

Примечание 1. *Положение п. 6.3.3.2 b) рассматривается в Стандартах части I AR-OPS-001 "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты". Примечание 2. Считается, что кандидат, отвечающий этим положениям, продолжает отвечать им, если не предполагается обратное, в результате чего полномочный орган по выдаче свидетельств требует представить результаты офтальмологического обследования. Острота нескорректированного или скорректированного зрения, как правило, измеряется и регистрируется при всех повторных обследованиях. Условия, указывающие на необходимость получения результатов офтальмологического обследования, включают существенное снижение остроты зрения без коррекции, снижение в любой степени остроты максимально скорректированного зрения, глазные заболевания, повреждения глаз или глазную хирургию.*

6.3.3.2.1. Для того чтобы удовлетворять этому требованию, кандидаты могут использовать контактные линзы при условии, что:

a) линзы являются монофокальными и без тонировки;

b) линзы являются достаточно толерантными;

c) при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имеется пара очков ссоответствующими корригирующими линзами.

Примечание. *Кандидатам, использующим контактные линзы, иногда не требуется при всех повторных обследованиях измерять остроту нескорректированного зрения, если имеются сведения о выписанных им контактных линзах.*

6.3.3.2.2. Кандидаты со значительным нарушением рефракции используют контактные линзы или очки с линзами с высоким коэффициентом рефракции.

Примечание. Если используются очки, то необходимы линзы с высоким коэффициентом рефракции, с тем чтобы свести к минимуму искажение поля периферического зрения.

6.3.3.2.3. Кандидатам, у которых острота нескорректированного зрения на большое расстояние на каждый глаз ниже 6/60, требуется представлять результаты полного офтальмологического обследования до получения первого медицинского заключения и в последующем раз в пять лет.

Примечание 1. *Цель требуемого офтальмологического обследования заключается в том, чтобы 1) убедиться в нормальных зрительных функциях и 2) выявить любые значительные патологическиенарушения зрения.*

Примечание 2. *Инструктивный материал, касающийся освидетельствования кандидатов с монокулярным зрением в соответствии с положениями п. 1.2.4.10, содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.3.3.3. Кандидаты, подвергшиеся хирургической операции, повлекшей за собой изменения характеристик рефракции глаза, признаются годными при условии отсутствия последствий, которые могут повлиять на безопасное осуществление прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

6.3.3.4. Кандидат, использующий корригирующие линзы в соответствии с п. 6.3.3.2, обладает способностью чтения таблицы N5 или ее аналога на расстоянии, выбираемом этим кандидатом в диапазоне 30–50 см, и способностью чтения таблицы N14 или ее аналога на расстоянии 100 см. Если это требование удовлетворяется только в случае коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат может быть признан годным при условии, что такая коррекция зрения на близкое расстояние осуществляется в дополнение к коррекции линз очков, уже предусмотренной в соответствии с п. 6.3.3.2; если такая коррекция не предписывается, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков для зрения на близкое расстояние. В том случае, если требуется коррекция зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что ему достаточно одной пары очков для выполнения требований, касающихся зрения на дальнее и близкое расстояния.

Примечание 1. *Обозначения N5 и N14 связаны с кеглем используемого шрифта. Более подробная информация содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

Примечание 2. *Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия указанному выше требованию, могут потребоваться линзы*

без верхней полусферы, бифокальные или, возможно, многофокальные линзы, чтобы читать показания приборов и карту или руководство, находящееся в руках, а также, не снимая очков, смотреть на большое расстояние через лобовое стекло. Унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние (очки со сплошными линзами одной оптической силы, используемые для чтения) значительно снижает остроту зрения на большое расстояние и поэтому не разрешается.

Примечание 3. *Во всех случаях, когда кандидату требуется получить или заменить корригирующие линзы, предполагается, что он сообщит специалисту в определении недостатков рефракции глаз и подборе очков расстояния, необходимые для считывания показаний приборов в кабине экипажа тех типов воздушных судов, на которых этому кандидату предстоит летать.*

6.3.3.4.1. Если в соответствии с данным пунктом требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется для срочного использования вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.

6.3.3.5. Кандидат имеет нормальное поле зрения.

6.3.3.6. У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение.

6.3.3.6.1. Снижение остроты бинокулярного зрения, аномальная конвергенция, не нарушающая зрение на близкое расстояние, и несоосность линз, при которой фузионные характеристики исключают астенопию и диплопию, не являются причиной для дисквалификации.

6.3.4. 6.3.4 Требования к слуху

6.3.4.1. Кандидат, обследованный с помощью чистотонального аудиометра, не имеет потери слуха на каждое ухо в отдельности более 35 дБ на любой из трех частот 500, 1000 или 2000 Гц или более 50 дБ на частоте 3000 Гц.

6.3.4.1.1. Кандидат с потерей слуха, превышающей указанные выше нормы, может быть признан годным при условии, что он имеет нормальную остроту слуха при шумовом фоне, воспроизводящем или имитирующем обычный шум в кабине воздушного судна, который накладывается на речь и сигналы радиомаяков.

Примечание 1. *Важно, чтобы шумовой фон был репрезентативным для шума в кабине воздушного судна того типа, в отношении которого действуют свидетельство и квалификационные отметки кандидата.*

Примечание 2. *В речевом материале для теста в условиях шума обычно используются как авиационные тексты, так и фонетически сбалансированные слова.*

6.3.4.1.2. В качестве альтернативы можно проводить практическую проверку слуха в полете в кабине экипажа воздушного судна того типа, в отношении которого действуют свидетельство и квалификационные отметки кандидата.

6.4. Медицинское Заключение Второго Класса

6.4.1. Выдача и возобновление заключения

6.4.1.1. Кандидат на получение свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства пилота-планериста, свидетельства пилота свободного аэростата, свидетельства бортинженера или свидетельства штурмана проходит первоначальное медицинское обследование для получения медицинского заключения второго класса.

6.4.1.2. При отсутствии других указаний в данном разделе обладатели свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства пилота-планериста, свидетельства пилота свободного аэростата, свидетельства бортинженера или свидетельства штурмана возобновляют медицинские заключения второго класса с интервалами, не превышающими интервалы, указанные в п. 1.2.5.2.

6.4.1.3. Если полномочный орган по выдаче свидетельств удовлетворен соответствием требованиям данного раздела и общим положениям пп. 6.1 и 6.2, кандидату выдается медицинское заключение второго класса.

6.4.2. Требования к физическому и психическому состоянию здоровья Медицинское обследование основывается на указанных ниже требованиях.

6.4.2.1. Кандидат не имеет какого-либо заболевания или ограничения трудоспособности, которое могло бы привести к внезапной потере способности этого кандидата безопасно управлять воздушным судном или безопасно выполнять порученные обязанности.

6.4.2.2. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

a) органического психического расстройства;

b) психического или поведенческого расстройства, вызванного употреблением психоактивных веществ; это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ;

c) шизофрении или шизотипического или бредового расстройства;

d) аффективного расстройства;

e) невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства;

f) поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами;

g) расстройства взрослой личности или поведения, особенно если оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях;

h) умственной отсталости;

i) расстройства психического развития;

j) расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности; или

k) психического расстройства, не указанного иначе,

l) которые могут привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые ему запрашиваемым или имеющимся свидетельством.

6.4.2.2.1. **Рекомендация.** Страдающего депрессией кандидата, проходящего лечение с помощью антидепрессантов, следует считать непригодным, за исключением случаев, когда медицинский эксперт, имеющий доступ к подробным сведениям о данном лице, не считает, что такое состояние кандидата может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

Примечание 1. *Инструктивный материал по оценке кандидатов, проходящих лечение с помощью антидепрессантов, содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

Примечание 2. *Психические и поведенческие расстройства определены в соответствии с клиническими описаниями и диагностическими рекомендациями Всемирной организации здравоохранения, содержащимися в разделе "Классификация психических и поведенческих расстройств" документа "Международная статистическая классификация болезней и проблем, связанных со здоровьем" (10-е издание, ВОЗ, 1992). Этот документ содержит подробные описания диагностических требований, которые могут быть полезными при проведении медицинского освидетельствования.*

6.4.2.3. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

a) какого-нибудь прогрессирующего или непрогрессирующего заболевания нервной системы, которое

b) может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его

c) свидетельством и квалификационными отметками;

d) эпилепсии;

e) любого нарушения сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.

6.4.2.4. У кандидата не было травм головы, последствия которых могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

6.4.2.5. У кандидата нет никаких врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

6.4.2.5.1. Кандидат, который перенес операцию хирургического замещения коронарной артерии или ангиопластию (со стентом или без него) либо другую операцию на сердце, или в истории болезни которого зарегистрирован инфаркт миокарда, или который имеет другое кардиологическое заболевание, которое может привести к утрате работоспособности, считается непригодным, кроме случаев, когда кардиологическое состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

6.4.2.5.2. Кандидат с сердечной аритмией считается непригодным, кроме случаев, когда сердечная аритмия обследовалась и оценивалась в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что она не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

Примечание. *Инструктивный материал по оценке сердечно-сосудистой системы содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.4.2.6. Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения кандидатам старше 40 лет.

6.4.2.6.1. Электрокардиография проводится при переосвидетельствовании кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в два года.

6.4.2.6.2. **Рекомендация.** Электрокардиографию следует считать частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения.

Примечание 1. *Целью регулярного электрокардиографического обследования является обнаружение заболевания. Оно не дает достаточных оснований для признания кандидата непригодным без проведения дальнейшего тщательного обследования сердечно-сосудистой системы.*

Примечание 2. *Инструктивный материал о проведении электрокардиографии в состоянии покоя и при нагрузке содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.4.2.7. Систолическое и диастолическое давление крови находится в пределах нормы.

6.4.2.7.1. В случае применения медицинских препаратов для снижения высокого кровяного давления кандидат считается непригодным; исключение составляют лишь те лекарства, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством иквалификационными отметками.

Примечание. *Инструктивный материал по этому вопросу содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.4.2.8. Кровеносная система не имеет никаких серьезных функциональных или структурных отклонений от нормы.

6.4.2.9. У кандидата нет острой легочной недостаточности или какого-либо активного поражения структуры легких, средостения или плевры, которые могут вызвать появление симптомов утраты трудоспособности при работе в обычных или аварийных условиях.

6.4.2.9.1. **Рекомендация.** Рентгенография грудной клетки должна быть частью первоначального обследования в тех случаях, когда можно ожидать появления асимптоматического заболевания легких.

6.4.2.10. Кандидаты с хроническим обструктивным заболеванием легких считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

6.4.2.11. Кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях, считаются непригодными.

6.4.2.11.1. Употребление лекарственных средств для лечения астмы является основанием для признания кандидата непригодным, за исключением тех лекарственных средств, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

Примечание. Инструктивный материал об опасном действии лекарственных препаратов и наркотических средств содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").

6.4.2.12. Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.

6.4.2.12.1. Кандидаты с неактивными или излеченными легочными заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, могут считаться годными.

Примечание 1. *Инструктивный материал по заключениям в отношении заболеваний дыхательных путей содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

Примечание 2. *Инструктивный материал об опасном действии лекарственных препаратов и наркотических средств содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.4.2.13. Кандидаты не имеют таких признаков грыжи, которые могут привести к потере работоспособности.

6.4.2.13.1. Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.

6.4.2.14. При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в какой-либо части пищеварительного тракта или его придатков, которое может вызвать потерю работоспособности в полете, в частности при любой непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными.

6.4.2.14.1. **Рекомендация.** Кандидата, который перенес серьезную хирургическую операцию на желчных протоках, органах пищеварительного тракта или его придатках, вызвавшую полное или частичное удаление или функциональное нарушение одного из этих органов, следует считать непригодным на такой срок, пока медицинский эксперт, имеющий возможность подробно ознакомиться с этой операцией, не вынесет заключение о том, что последствия операции не могут привести к потере работоспособности в полете.

6.4.2.15. Кандидаты с нарушениями обмена веществ, функций пищеварительного тракта или желез внутренней секреции, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками, считаются непригодными.

6.4.2.16. Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом считаются непригодными.

Примечание. Инструктивный материал по оценке кандидатов с инсулинозависимым сахарным диабетом типа 2 в рамках положений п. 1.2.4.10 содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").

6.4.2.16.1. Кандидаты с инсулинонезависимым сахарным диабетом считаются непригодными, за исключением случаев, когда заболевание может удовлетворительно контролироваться с помощью только диеты или диеты в сочетании с пероральным приемом противодиабетических препаратов, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

Примечание. *Инструктивный материал по оценке кандидатов с диабетом содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.4.2.17. Кандидаты с заболеваниями крови и/или лимфатической системы считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не препятствует безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

Примечание. *Наличие серповидных клеток и других гемоглобинопатных признаков, как правило, не препятствует признанию кандидата пригодным.*

6.4.2.18. Кандидаты с почечным или мочеполовым заболеванием считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не препятствует безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

6.4.2.18.1. Анализ мочи является частью медицинского освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом исследуются.

Примечание. *Инструктивный материал в отношении анализа мочи и оценки отклонений от нормы содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.4.2.19. При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в области почек или мочеполового тракта, в частности при непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными, за исключением случав, когда состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

6.4.2.19.1. Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.

6.4.2.20. Кандидаты с серопозитивной реакцией на ВИЧ считаются непригодными, за исключением случаев, когда состояние кандидата было освидетельствовано и оценено в соответствии с наилучшей врачебной практикой и оценивается как скорее всего не препятствующее безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

Примечание 1. *Ранняя диагностика и активное лечение вызванного ВИЧ-заболевания с помощью антиретровирусной терапии улучшает общую картину заболевания и прогнозы его протекания, повышая таким образом вероятность признания кандидата годным.*

Примечание 2. *Инструктивный материал по оценке кандидатов с серопозитивной реакцией на ВИЧ содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.4.2.21. Беременные кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда в результате акушерского обследования и постоянного медицинского наблюдения установлена неосложненная беременность малой степени риска.

6.4.2.21.1. **Рекомендация.** Срок пригодности кандидатов с неосложненной беременностью малой степени риска, прошедших оценку и наблюдаемых согласно п. 6.4.2.21, следует ограничивать периодом с конца 12-й до конца 26-й недели беременности.

6.4.2.22. После родов или прекращения беременности кандидату не разрешается осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством, пока она не пройдет переосвидетельствование в соответствии с наилучшей медицинской практикой и не будет признано, что она может безопасно осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством и квалификационными отметками.

6.4.2.23. Кандидат не имеет каких-либо аномалий костей, суставов, мышц, сухожилий или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

Примечание. *Как правило, после любых осложнений в результате повреждений костей, суставов, мышц или сухожилий, а также при наличии некоторых анатомических дефектов требуется проводить функциональную оценку для определения годности кандидата.*

6.4.2.24. Кандидат не имеет каких-либо аномалий или заболеваний уха или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

6.4.2.25. У кандидата не наблюдается:

a) расстройства вестибулярной функции;

b) значительной дисфункции евстахиевых труб;

c) неизлеченного прободения барабанных перепонок.

6.4.2.25.1. Одиночное сухое прободение барабанной перепонки не является основанием для признания кандидата непригодным.

Примечание. Инструктивный материал по проверке вестибулярной функции содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").

6.4.2.26. У кандидата не наблюдается:

a) обструкции носоглотки и

b) дефектов и заболеваний полости рта или верхних дыхательных путей, которые могут препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

6.4.2.27. Кандидаты, страдающие заиканием или другими дефектами речи, достаточно серьезными для того, чтобы служить препятствием при ведении речевой связи, считаются непригодными.

6.4.3. Требования к зрительному восприятию Медицинское обследование проводится на основе указанных ниже требований.

6.4.3.1. Глаза и их придатки в пределах нормы. У кандидата нет острых или хронических патологических нарушений зрения, или каких-либо последствий хирургического вмешательства, или травмы глаз или их придактов, которые могут ослабить зрительную функцию в такой степени, что будут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

6.4.3.2. Острота зрения на большое расстояние с коррекцией или без таковой составляет 6/12 или выше на каждый глаз в отдельности, а острота бинокулярного зрения составляет 6/9 или выше. Никакие пределы не устанавливаются в отношении остроты нескорректированного зрения. Если такая острота зрения достигается только с помощью корригирующих линз, кандидат может быть признан годным при условии, что:

a) такие корригирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых запрашиваемыми или имеющимися свидетельством или квалификационными отметками, и

b) кроме того, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.

Примечание. *Считается, что кандидат, отвечающий этим положениям, продолжает отвечать им, если не предполагается обратное, в результате чего полномочный орган по выдаче свидетельств требует представить результаты офтальмологического обследования. Острота нескорректированного или скорректированного зрения, как правило, измеряется и регистрируется при всех повторных обследованиях. Условия, указывающие на необходимость получения результатов офтальмологического обследования, включают: существенное снижение остроты зрения без коррекции, снижение в любой степени остроты максимально скорректированного зрения, глазные заболевания, повреждения глаз или глазную хирургию.*

6.4.3.2.1. Для того чтобы удовлетворять этому требованию, кандидаты могут использовать контактные линзы при условии, что:

a) линзы являются монофокальными и без тонировки;

b) линзы являются достаточно толерантными;

c) при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имеется пара очков ссоответствующими корригирующими линзами.

Примечание. *Кандидатам, использующим контактные линзы, иногда не требуется при всех повторных исследованиях измерять остроту нескорректированного зрения, если имеются сведения о выписанных им контактных линзах.*

6.4.3.2.2. Кандидаты со значительным нарушением рефракции используют контактные линзы или очки с линзами с высоким коэффициентом рефракции.

Примечание. *Если используются очки, то необходимы линзы с высоким коэффициентом рефракции, с тем чтобы свести к минимуму искажение поля периферического зрения.*

6.4.3.2.3. **Рекомендация.** Кандидатам, у которых острота нескорректированного зрения на большое расстояние на каждый глаз ниже 6/60, требуется представлять результаты полного офтальмологического обследования до получения первого медицинского заключения и в последующем раз в пять лет.

Примечание 1. *Цель требуемого офтальмологического обследования заключается в том, чтобы:*

1) убедиться в нормальных зрительных функциях и

2) выявить любые значительные патологическиенарушения зрения.

Примечание 2. *Инструктивный материал, касающийся освидетельствования кандидатов с монокулярным зрением в соответствии с положениями п. 1.2.4.10, содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.4.3.3. Кандидаты, подвергшиеся хирургической операции, повлекшей за собой изменения характеристик рефракции глаза, считаются годными при условии отсутствия последствий, которые могут повлиять на безопасное осуществление прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

6.4.3.4. Кандидат, использующий корригирующие линзы в соответствии с п. 6.4.3.2, обладает способностью чтения таблицы N5 или ее аналога на расстоянии, выбираемом этим кандидатом в диапазоне 30–50 см. Если это требование удовлетворяется только в случае коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат может быть признан годным при условии, что такая коррекция зрения на близкое расстояние осуществляется в дополнение к коррекции линз очков, уже предусмотренной в соответствии с п. 6.4.3.2; если такая коррекция не предписывается, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков для зрения на близкое расстояние. В том случае, если требуется коррекция зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что ему достаточно одной пары очков для выполнения требований, касающихся зрения на дальнее и близкое расстояния.

Примечание 1. *Обозначение N5 связано с кеглем используемого шрифта. Более подробная информация содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

Примечание 2. *Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия указанному выше требованию, могут потребоваться линзы без верхней полусферы, бифокальные или, возможно, многофокальные линзы, чтобы читать показания приборов и карту или руководство, находящееся в руках, а также, не снимая очков, смотреть на большое расстояние через лобовое стекло. Унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние (очки со сплошными линзами одной оптической силы, используемые для чтения) значительно снижает остроту зрения на большое расстояние и поэтому не разрешается.*

Примечание 3. *Во всех случаях, когда кандидату требуется получить или заменить корригирующие линзы, предполагается, что он сообщит специалисту в определении недостатков рефракции глаз и подборе очков расстояния, необходимые для считывания показаний приборов в кабине экипажа тех типов воздушных судов, на которых этому кандидату предстоит летать.*

6.4.3.4.1. Если в соответствии с данным пунктом требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется для срочного использования вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.

6.4.3.5. Кандидат имеет нормальное поле зрения.

6.4.3.6. У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение.

6.4.3.6.1. Снижение остроты бинокулярного зрения, аномальная конвергенция, не нарушающая зрение на близкое расстояние, и несоосность линз, при которой фузионные характеристики исключают астенопию и диплопию, не являются причиной для дисквалификации.

6.4.4. 6.4.4 Требования к слуху

Примечание. *См. п. 2.7.1.3.1 в отношении требований, предъявляемых при выдаче квалификационной отметки о праве на полеты по приборам кандидатам, имеющим свидетельство пилота-любителя.*

6.4.4.1. Кандидаты, неспособные слышать на оба уха разговорную речь средней громкости в тихой комнате на расстоянии 2 м от члена врачебной комиссии, производящего обследование, стоя к нему спиной, считаются непригодными.

6.4.4.2. Если в результате обследования кандидата с помощью чистотонального аудиометра обнаружена потеря слуха на каждое ухо в отдельности более 35 дБ на любой из частот 500, 1000 или 2000 Гц или более чем 50 дБ на частоте 3000 Гц, он считается непригодным.

6.4.4.3. **Рекомендация.** *Кандидату, который не отвечает требованиям пп. 6.4.4.1 или 6.4.4.2, следует пройти дополнительное обследование в соответствии с п. 6.3.4.1.1.*

6.5. Медицинское Заключение Третьего Класса

6.5.1. Выдача и возобновление заключения

6.5.1.1. Кандидат на получение свидетельства диспетчера УВД или свидетельства внешнего пилота проходит первоначальное медицинское обследование для получения медицинского заключения третьего класса.

6.5.1.2. При отсутствии других указаний в данном разделе, обладатели свидетельств диспетчера УВД или свидетельства внешнего пилота возобновляют медицинские заключения третьего класса с интервалами, не превышающими интервалы, указанные в п. 1.2.5.2.

6.5.1.3. Если полномочный орган по выдаче свидетельств удовлетворен соответствием требованиям данного раздела и общим положениям пп. 6.1 и 6.2, кандидату выдается медицинское заключение третьего класса.

6.5.2. Требования к физическому и психическому состоянию здоровья

6.5.2.1. Кандидат не имеет какого-либо заболевания или ограничения трудоспособности, которое могло бы привести к внезапной потере этим кандидатом способности безопасно выполнять обязанности.

6.5.2.2. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

a) органического психического расстройства;

b) психического или поведенческого расстройства, вызванного употреблением психоактивных веществ; это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ;

c) шизофрении или шизотипического или бредового расстройства;

d) аффективного расстройства;

e) невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства;

f) поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами;

g) расстройства взрослой личности или поведения, особенно если оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях;

h) умственной отсталости;

i) расстройства психического развития;

j) расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности; или

k) психического расстройства, не указанного иначе,

которые могут привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые емузапрашиваемым или имеющимся свидетельством.

6.5.2.2.1. **Рекомендация.** Страдающего депрессией кандидата, проходящего лечение с помощью антидепрессантов, следует считать непригодным, за исключением случаев, когда медицинский эксперт, имеющий доступ к подробным сведениям о данном лице, не считает, что такое состояние кандидата может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

Примечание 1. *Инструктивный материал по оценке кандидатов, проходящих лечение с помощью антидепрессантов, содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

Примечание 2. *Психические и поведенческие расстройства определены в соответствии с клиническими описаниями и диагностическими рекомендациями Всемирной организации здравоохранения, содержащимися в разделе "Классификация психических и поведенческих расстройств" документа "Международная статистическая классификация болезней и проблем, связанных со здоровьем" (10-е издание, ВОЗ, 1992). Этот документ содержит подробные описания диагностических требований, которые могут быть полезными при проведении медицинского освидетельствования.*

6.5.2.3. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

a) какого-либо прогрессирующего или непрогрессирующего заболевания нервной системы, которое может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками;

b) эпилепсии или

c) любого нарушения сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.

6.5.2.4. У кандидата не было травм головы, последствия которых могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

6.5.2.5. У кандидата нет никаких врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

6.5.2.5.1. Кандидат, который перенес операцию хирургического замещения коронарной артерии или ангиопластию (со стентом или без него) либо другую операцию на сердце, или в истории болезни которого зарегистрирован инфаркт миокарда, или который имеет другое кардиологическое заболевание, которое может привести к утрате работоспособности, считается непригодным, кроме случаев, когда кардиологическое состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

6.5.2.5.2. Кандидат с сердечной аритмией считается непригодным, кроме случаев, когда сердечная аритмия обследовалась и оценивалась в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что она не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

Примечание. Инструктивный материал по оценке сердечно-сосудистой системы содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").

6.5.2.6. Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения.

6.5.2.6.1. Электрокардиография проводится при переосвидетельствовании кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в два года.

Примечание 1. *Целью регулярного электрокардиографического обследования является обнаружение заболевания. Оно не дает достаточных оснований для признания кандидата непригодным без проведения дальнейшего тщательного обследования сердечно сосудистой системы.*

Примечание 2. *Инструктивный материал о проведении электрокардиографии в состоянии покоя и при нагрузке содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.5.2.7. Систолическое и диастолическое давление крови находится в пределах нормы.

6.5.2.7.1. В случае применения медицинских препаратов для снижения высокого кровяного давления кандидат считается непригодным; исключение составляют лишь те лекарства, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством.

Примечание. *Инструктивный материал по этому вопросу содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.5.2.8. Кровеносная система не имеет никаких серьезных функциональных или структурных отклонений от нормы.

6.5.2.9. У кандидата нет острой легочной недостаточности или какого-либо активного поражения структуры легких, средостения или плевры, которые могут вызвать появление симптомов утраты трудоспособности при работе в обычных или аварийных условиях.

Примечание. *Как правило, проводить рентгенографию грудной клетки необязательно, но может быть показано в тех случаях, когда можно ожидать проявления бессимптомного заболевания легких.*

6.5.2.10. Кандидаты с хроническим обструктивным заболеванием легких считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

6.5.2.11. Кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях, считаются непригодными.

6.5.2.11.1. Употребление лекарственных средств для лечения астмы является основанием для признания кандидата непригодным, за исключением тех лекарственных средств, применение которых совместимо с безопасным осуществлением прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

Примечание. *Инструктивный материал об опасном действии лекарственных препаратов содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.5.2.12. Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.

6.5.2.12.1. Кандидаты с неактивными или излеченными легочными заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, могут считаться годными.

Примечание 1. *Инструктивный материал по заключениям в отношении заболеваний дыхательных путей содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

Примечание 2. *Инструктивный материал об опасном действии лекарственных препаратов и наркотических средств содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.5.2.13. Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.

6.5.2.14. При осложнении после болезни или хирургического вмешательства в какой-либо части пищеварительного тракта или его придатков, которое может вызвать внезапную потерю работоспособности, в частности при любой непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными.

6.5.2.14.1. **Рекомендация.** Кандидата, который перенес серьезную хирургическую операцию на желчных протоках, органах пищеварительного тракта или его придатках, вызвавшую полное или частичное удаление или функциональное нарушение одного из этих органов, следует считать непригодным на такой срок, пока медицинский эксперт, имеющий возможность

подробно ознакомиться с этой операцией, не вынесет заключение о том, что последствия операции не могут привести к потере работоспособности.

6.5.2.15. Кандидаты с нарушениями обмена веществ, функций пищеварительного тракта или желез внутренней секреции, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками, считаются непригодными.

6.5.2.16. Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом считаются непригодными.

Примечание. *Инструктивный материал по оценке кандидатов с инсулинозависимым сахарным диабетом типа 2 в рамках положений п. 1.2.4.10 содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.5.2.16.1. Кандидаты с инсулинонезависимым сахарным диабетом считаются непригодными, за исключением случаев, когда заболевание может удовлетворительно контролироваться с помощью только диеты или диеты в сочетании с пероральным приемом противодиабетических препаратов, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

Примечание. *Инструктивный материал по заключениям в отношении кандидатов с диабетом содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.5.2.17. Кандидаты с заболеванием крови и/или лимфатической системы считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не препятствует безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

6.5.2.18. Кандидаты с серьезным почечным или мочеполовым заболеванием считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не препятствует безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

6.5.2.18.1. Анализ мочи является частью медицинского освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом исследуются.

Примечание. Инструктивный материал в отношении анализа мочи и оценки отклонений от нормы содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").

6.5.2.19. При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в области почек или мочеполового тракта, в частности при непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

6.5.2.19.1. Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.

6.5.2.20. Кандидаты с серопозитивной реакцией на ВИЧ считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата было освидетельствовано и оценено в соответствии с наилучшей врачебной практикой и оценивается как скорее всего не препятствующее безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

Примечание 1. *Ранняя диагностика и активное лечение вызванного ВИЧ-заболевания с помощью антиретровирусной терапии улучшает общую картину заболевания и прогнозы его протекания, повышая таким образом вероятность признания кандидата годным.*

Примечание 2. *Инструктивный материал об освидетельствовании кандидатов с серопозитивной реакцией на ВИЧ содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

6.5.2.21. Беременные кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда в результате акушерского обследования и постоянного медицинского наблюдения установлена неосложненная беременность малой степени риска.

6.5.2.21.1. **Рекомендация.** В период беременности следует принимать меры предосторожности, чтобы своевременно освободить диспетчера управления воздушным движением в случае преждевременного начала родовых схваток или других осложнений.

6.5.2.21.2. **Рекомендация.** Срок пригодности кандидатов с неосложненной беременностью малой степени риска, прошедших оценку и наблюдаемых согласно п. 6.5.2.21, следует ограничивать периодом до конца 34-й недели беременности.

6.5.2.22. После родов или прекращения беременности кандидату не разрешается осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством, пока она не пройдет переосвидетельствование в соответствии с наилучшей медицинской практикой и не будет признано, что она может безопасно осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством и квалификационными отметками.

6.5.2.23. Кандидат не имеет каких-либо аномалий костей, суставов, мышц, сухожилий или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

Примечание. Как правило, после любых осложнений в результате повреждений костей, суставов, мышц или сухожилий, а также при наличии некоторых анатомических дефектов требуется проводить функциональную оценку для определения годности кандидата.

6.5.2.24. Кандидат не имеет каких-либо аномалий или заболеваний уха или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

6.5.2.25. В носу, полости рта и верхних дыхательных путей не имеется никакого серьезного дефекта, а также заболевания, которое может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

6.5.2.26. Кандидаты, страдающие заиканием или другими дефектами речи, достаточно серьезными, чтобы служить препятствием при ведении речевой связи, считаются непригодными.

6.5.3. Требования к зрительному восприятию Медицинское обследование проводится на основе указанных ниже требований.

6.5.3.1. Глаза и их придатки в пределах нормы. У кандидата нет острых или хронических патологических нарушений зрения, или каких-либо последствий хирургического вмешательства, или травмы глаз или их придатков, которые могут ослабить зрительную функцию в такой степени, что будут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

6.5.3.2. Острота зрения на большое расстояние с коррекцией или без таковой составляет 6/9 или выше на каждый глаз в отдельности, а острота бинокулярного зрения составляет 6/6 или выше. Никакие пределы не устанавливаются в отношении остроты нескорректированного зрения. Если такая острота зрения достигается только с помощью корригирующих линз, кандидат может быть признан годным при условии, что:

a) такие корригирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых запрашиваемыми илиимеющимися свидетельством или квалификационными отметками;

b) кроме того, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегдаимеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.

Примечание. *Считается, что кандидат, отвечающий этим положениям, продолжает отвечать им, если не предполагается обратное, в результате чего полномочный орган по выдаче свидетельств требует представить результаты офтальмологического обследования. Острота нескорректированного или скорректированного зрения, как правило, измеряется и регистрируется при всех повторных обследованиях. Условия, указывающие на необходимость получения результатов офтальмологического обследования, включают существенное снижение остроты зрения без коррекции, снижение в любой степени остроты максимально скорректированного зрения, глазные заболевания, повреждения глаз или глазную хирургию.*

6.5.3.2.1. Для того чтобы удовлетворять этому требованию, кандидаты могут использовать контактные линзы при условии, что:

a) линзы являются монофокальными и без тонировки;

b) линзы являются достаточно толерантными;

c) при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имеется пара очков ссоответствующими корригирующими линзами.

Примечание. *Кандидатам, использующим контактные линзы, иногда не требуется при всех повторных исследованиях измерять остроту нескорректированного зрения, если имеются сведения о выписанных им контактных линзах.*

6.5.3.2.2. Кандидаты со значительным нарушением рефракции используют контактные линзы или очки с линзами с высоким коэффициентом рефракции.

Примечание. Если используются очки, то необходимы линзы с высоким коэффициентом рефракции, с тем чтобы свести к минимуму искажение поля периферического зрения.

6.5.3.2.3. Кандидатам, у которых острота нескорректированного зрения на большое расстояние на каждый глаз ниже 6/60, требуется представлять результаты полного офтальмологического обследования до получения первого медицинского заключения и в последующем – раз в пять лет.

Примечание 1. *Цель требуемого офтальмологического обследования заключается в том, чтобы:*

1) убедиться в нормальных зрительных функциях и

2) выявить любые значительные патологическиенарушения зрения.

Примечание 2. *Инструктивный материал, касающийся освидетельствования кандидатов с монокулярным зрением в соответствии с положениями п. 1.2.4.10, содержится в*

Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").

6.5.3.3. Кандидаты, подвергшиеся хирургической операции, повлекшей за собой изменения характеристик рефракции глаза, признаются годными при условии отсутствия последствий, которые могут повлиять на безопасное осуществление прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

6.5.3.4. Кандидат, использующий корригирующие линзы в соответствии с п. 6.5.3.2, обладает способностью чтения таблицы N5 или ее аналога на расстоянии, выбираемом этим кандидатом в диапазоне 30–50 см, и способностью чтения таблицы N14 или ее аналога на расстоянии 100 см. Если это требование удовлетворяется только в случае коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат может быть признан годным при условии, что такая коррекция зрения на близкое расстояние осуществляется в дополнение к коррекции линз очков, уже предусмотренной в соответствии с п. 6.5.3.2; если такая коррекция не предписывается, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков для зрения на близкое расстояние. В том случае, если требуется коррекция зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что ему достаточно одной пары очков для выполнения требований, касающихся зрения на дальнее и близкое расстояния.

Примечание 1. *Обозначения N5 и N14 связаны с кеглем используемого шрифта. Более подробная информация содержится в Руководстве по авиационной медицине (GM-GEN-003 "Руководство по авиационной медицине").*

Примечание 2. *Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия указанному выше требованию, могут потребоваться линзы без верхней полусферы, бифокальные или, возможно, многофокальные линзы, чтобы читать показания экранов индикаторов РЛС, приборов визуальной индикации, а также рукописный или напечатанный материал и, не снимая очков, смотреть на большое расстояние через окна. Унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние (очки со сплошными линзами одной оптической силы, используемые для чтения) может быть приемлема для некоторых обязанностей диспетчера УВД или внешнего пилота. Однако унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние значительно снижает остроту зрения на большое расстояние.*

Примечание 3. *Во всех случаях, когда кандидату требуется получить или заменить корригирующие линзы, предполагается, что он сообщит оптометристу о расстояниях для чтения, необходимых для выполнения возможных функций диспетчера воздушного движения или внешнего пилота, которые он будет выполнять.*

6.5.3.4.1. Если в соответствии с данным пунктом требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется для срочного использования вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.

6.5.3.5. Кандидат имеет нормальное поле зрения.

6.5.3.6. У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение.

6.5.3.6.1. Снижение остроты бинокулярного зрения, аномальная конвергенция, не нарушающая зрение на близкое расстояние, и несоосность линз, при которой фузионные характеристики исключают астенопию и диплопию, не являются причиной для дисквалификации.

6.5.4. 6.5.4 Требования к слуху

6.5.4.1. Кандидат, обследованный с помощью чистотонального аудиометра, не имеет потери слуха на каждое ухо в отдельности более 35 дБ на любой из трех частот 500, 1000 или 2000 Гц или более 50 дБ на частоте 3000 Гц.

6.5.4.1.1. Кандидат с потерей слуха, превышающей указанные выше нормы, может быть признан годным при условии, что он имеет нормальную остроту слуха при шумовом фоне, воспроизводящем или имитирующем обычный шум на рабочем месте диспетчера УВД или внешнего пилота.

Примечание 1. *Частотный спектр постороннего шума определяется только в той мере, насколько достаточно представлен диапазон частот от 600 до 4800 Гц (речевой диапазон частот).*

Примечание 2. *В речевом материале для текста в условиях шума обычно используются как авиационные тексты, так и фонетически сбалансированные слова.*

6.5.4.1.2. В качестве альтернативы можно проводить практическую проверку слуха в условиях работы органа управления воздушным движением, репрезентативных для условий, в которых может использоваться кандидат в соответствии с имеющимися у него действительным свидетельством и квалификационными отметками.

7. ПОРЯДОК ПРИЗНАНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

Признание свидетельств авиационного персонала, выданных иностранным государством, распространяется, только на летный состав и специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов.

Иностранный специалист, привлекаемый (нанимаемый) на работу в организацию гражданской авиации Республики Узбекистан, может осуществлять свою деятельность при наличии Сертификата о признании свидетельства авиационного персонала иностранного государства (далее – Сертификат о признании).

Сертификат о признании выдается Агентством «Узавиация», при соблюдении требований, в соответствии с которыми такие свидетельства выданы или им придана сила иностранным государством, а также соответствия минимальным стандартам, установленным ИКАО или выше их.

При признании свидетельств, выданных иностранным государством, устанавливается его действительность соответствующим разрешением, которое носится вместе со свидетельством, выданным иностранным государством. В тех случаях, когда Агентство «Узавиация» при выдаче Сертификата о признании ограничивается предоставлением конкретных прав, в Сертификате о признании указываются конкретные права обладателя свидетельства, которое принимается в качестве равноценного. Срок действия Сертификата о признании не превышает 12 месяцев. Сертификат о признании теряет силу, если свидетельство, на основании которого он был выдан, было аннулировано или его действие было временно приостановлено.

Документы, необходимые для получения Сертификата о признании:

заявление;

копия действующего свидетельства другого государства;

копии действующих квалификационных и особых отметок;

Процедура признания свидетельств, выданных иностранным государством проводится в соответствии с Инструкцией о порядке признания зарубежных сертификатов, выданных полномочными органами иностранных государств.

Иностранному специалисту, имеющему действующее свидетельство, выданное государством с которым заключено Соглашение о взаимном признании сертификатов, свидетельств, лицензий и иных аналогичных документов, «Сертификат о признании» выдается без экзаменов.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

8. КОНВЕРТАЦИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ, ВЫДАННЫХ ИНОСТРАННЫМ ГОСУДАРСТВОМ

Обладатель действующего иностранного свидетельства летного состава и соответствующего медицинского сертификата, а так же свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов, выданного иностранным государством в соответствии с Приложением 1 к Конвенции, может подать заявление о конвертировании свидетельства, выданного иностранным государством в соответствующее свидетельство или квалификационные отметки, выданные Агентством «Узавиация», при условии соблюдения следующих требований:

кандидат является обладателем действующего Сертификата о признании свидетельства, выданного в соответствии с процедурами Агентства «Узавиация»;

осуществляя права, предоставляемые Сертификатом о признании, кандидат налетал не менее 200 ч на зарегистрированных в Республике Узбекистан воздушных судах (для летного состава);

кандидат на конвертацию свидетельства представляет в Агентство «Узавиация» иностранное свидетельство и доказательство о налете не менее 200 ч (например, летную книжку);

кандидат имеет действующее медицинское заключение, выданное в соответствии с процедурами Республики Узбекистан, соответствующее уровню конвертируемого свидетельства;

кандидат на конвертацию свидетельства представляет в Агентство «Узавиация» иностранное свидетельство и доказательный документ об опыте работы с соответствующей авиационной техникой, а так же имеет категории на соответствующую авиационную технику по ТО ВС;

Квалификационные отметки в свидетельстве специалиста, которому выдан Сертификат о признании в соответствии с процедурами Республики Узбекистан, могут быть внесены в конвертированное свидетельство специалиста.

Агентство «Узавиация», которое выдает конвертированное свидетельство на основе свидетельства иностранного государства, принимает на себя ответственность за конвертированное свидетельство.

Возобновление или повторная выдача конвертированных свидетельств и квалификационных отметок:

при наличии в Узбекистане экзаменаторов, способных выполнять проверки уровня профессиональной подготовки для возобновления квалификационной отметки (отметок) или проверки квалификации для повторной выдачи свидетельства или квалификационной отметки (отметок), такие проверки проводятся уполномоченными экзаменаторами Узбекистане;

при отсутствии в Узбекистане экзаменаторов, которые могут выполнять проверки уровня профессиональной подготовки для возобновления квалификационной отметки или проверки квалификации для повторной выдачи свидетельства или квалификационной отметки, привлечение экзаменаторов из другого Договаривающегося государства к проведению таких проверок может быть обеспечено по соглашению между государствами

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

ДОБАВЛЕНИЕ 1. ТРЕБОВАНИЯ К ВЛАДЕНИЮ ЯЗЫКАМИ, ИСПОЛЬЗУЕМЫМИ В РАДИОТЕЛЕФОННОЙ СВЯЗИ

(См. раздел 1.2.9 главы 1)

1. Общие положения

Примечание. *Требования ИКАО к владению языками включают холистические критерии, изложенные в разделе 2, и рабочий уровень (уровень 4) ИКАО шкалы оценки языковых знаний ИКАО, приведенной в дополнении А. Требования к знанию языков применяются при использовании фразеологии и разговорного языка.*

Для удовлетворения требованиям к владению языками, содержащимся в разделе 1.2.9 главы 1, кандидат на получение свидетельства или обладатель свидетельства демонстрирует приемлемым для полномочного органа, выдающего свидетельства, способом соответствие холистическим критериям, изложенным в разделе 2, и рабочему уровню (уровень 4) ИКАО шкалы оценки языковых знаний, приведенной в дополнении А.

2. Холистические критерии

Профессионалы:

a) свободно общаются только в процессе речевой связи (телефонная/радиотелефонная) и при непосредственных контактах;

b) недвусмысленно и четко изъясняются по общим, конкретным и связанным с работой вопросам;

c) используют соответствующие методы связи для обмена сообщениями и для распознавания и устранения недопонимания (например, посредством проверки, подтверждения или уточнения информации) вообще или в связанной с работой контексте;

d) успешно и относительно легко решают лингвистические проблемы при усложнении или непредвидимом изменении событий в процессе штатной рабочей ситуации или выполнения известной задачи связи;

e) используют диалект или акцент, которые понятны для авиационного сообщества.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

ДОБАВЛЕНИЕ 2. УТВЕРЖДЕННАЯ УЧЕБНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

(См. п. 1.2.8.2 главы 1)

Примечание. В Приложении 19 содержатся положения об управлении безопасностью полетов для утвержденной учебной организации, которая в ходе предоставления своих услуг сталкивается с рисками для безопасности полетов при производстве полетов воздушных судов. Дополнительный инструктивный материал содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) ((GM-GEN-010 "РУКОВОДСТВО ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ")).

1. Порядок выдачи утверждения

1.1. Выдача утверждения учебной организации и подтверждение дальнейшей действительности выданного утверждения зависят от того, соответствует ли учебная организация требованиям, предусмотренным в настоящем добавлении.

1.2. Документ об утверждении включает, по крайней мере, следующие сведения:

a) название организации и ее местонахождение;

b) дату выдачи и срок действия утверждения (при необходимости);

c) условия выдачи утверждения.

2. Руководство по подготовке персонала и процедурам

2.1. Учебная организация предоставляет руководство по подготовке персонала и процедурам, чтобы соответствующий персонал мог использовать его и руководствоваться им. Такое руководство может издаваться отдельными частями и содержит, по крайней мере, следующую информацию:

a) общее описание масштаба разрешенной подготовки в соответствии с условиями утвержденияорганизации;

b) содержание предлагаемых учебных программ, включая описание программного обеспечения учебногокурса и оборудования, которые должны использоваться;

c) описание действующей в организации системы обеспечения качества в соответствии с п. 4;

d) описание имеющихся в организации средств;

e) фамилию, обязанности и квалификацию лица, назначенного ответственным за обеспечениесоблюдения требований утверждения согласно п. 6.1;

f) описание обязанностей и квалификации персонала, назначенного ответственным за планирование,проведение и контроль подготовки согласно п. 6.2;

g) описание процедур, используемых для определения и поддержания квалификации инструкторского персонала согласно требованиям, предусмотренным в п. 6.3;

h) описание порядка ведения и хранения учетной документации о подготовке инструкторского персоналасогласно требованиям, предусмотренным в п. 7;

i) описание, по мере необходимости, дополнительной подготовки персонала, необходимой для обеспечения соблюдения установленных эксплуатантом процедур и требований;

j) если государство разрешает утвержденной учебной организации проводить тестирование, которое необходимо для выдачи свидетельства или квалификационной отметки в соответствии с п. 9, то описание порядка отбора, роли и обязанностей уполномоченного персонала, а также применяемых с этой целью требований, установленных полномочным органом, выдающим свидетельства.

2.2. Учебная организация обеспечивает внесение, по мере необходимости, изменений в руководство по подготовке персонала и процедурам в целях обновления содержащейся в нем информации.

2.3. Копии всех поправок к руководству по подготовке персонала и процедурам без промедления направляются всем организациям или лицам, для которых было подготовлено данное руководство.

3. Программы подготовки персонала

3.1. Полномочный орган по выдаче свидетельств может утверждать программу подготовки для получения свидетельства пилота-любителя, свидетельства коммерческого пилота, квалификационной отметки о праве на полеты по приборам или свидетельства по техническому обслуживанию воздушных судов (техник/инженер/механик), которая допускает использование альтернативных средств обеспечения соблюдения требований к опыту, установленных настоящими Правилами, при условии, что утвержденная учебная организация продемонстрирует, в приемлемой для полномочного органа по выдаче свидетельства форме, что подготовка обеспечивает получение квалификационного уровня, по крайней мере эквивалентного предусматриваемому минимальными требованиями к опыту для персонала, не получившего такой утвержденной подготовки.

Примечание 1. *Правила разработки основанных на компетенциях программ подготовки и оценки пилотов самолета и персонала по техническому обслуживанию воздушных судов, включая разработанные ИКАО компетентностные рамки, содержатся в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (GM-GEN-002 "Подготовка персонала", PANS-TRG).*

Примечание 2. *Инструктивный материал по составлению и разработке программы подготовки персонала по техническому обслуживанию воздушных судов содержится в Руководстве по обучению персонала по техническому обслуживанию воздушных судов (GM-GEN-014 "Руководство по компетентностно-ориентированной подготовке и оценке персонала по техническому обслуживанию воздушных судов").*

3.2. Если полномочный орган по выдаче свидетельств утверждает программу подготовки для получения свидетельства пилота многочленного экипажа, то утвержденная учебная организация демонстрирует приемлемым для полномочного органа по выдаче свидетельств образом, что предоставляемая подготовка обеспечивает квалификационный уровень для полетов в составе многочленного экипажа, по крайней мере равный тому, которому соответствуют обладатели свидетельства коммерческого пилота, квалификационной отметки о праве на полеты по приборам и квалификационной отметки о типе для самолета, сертифицированного для выполнения полетов с минимальным экипажем по крайней мере из двух пилотов.

Примечание. *Рекомендации по утверждению программ подготовки персонала содержатся в Руководстве по утверждению организаций по подготовке персонала (GM-GEN-006 "Руководство по утверждению учебных организаций").*

4. Система обеспечения качества

Учебная организация создает систему обеспечения качества, приемлемую для утвердившего ее полномочного органа, выдающего свидетельства, которая обеспечивает соответствие методов обучения и преподавания всем действующим требованиям.

5. Средства

5.1. Средства и условия работы соответствуют выполняемой задаче и приемлемы для полномочногооргана, выдающего свидетельства.

5.2. Учебная организация располагает необходимой информацией, оборудованием, учебными

тренажерами и материалами для проведения курсов, в отношении которых получено утверждение, или имеет доступ к ним.

5.3. Квалификационная оценка комплексных учебно-тренировочных устройств осуществляется согласно требованиям, установленным государством, и их использование утверждается полномочным органом, выдающим свидетельства, чтобы гарантировать их соответствие выполняемой задаче.

Примечание. *Инструктивный материал, касающийся порядка утверждения FSTD, содержится в Руководстве по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета (GM-GEN-011 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Самолеты), и GM-GEN-012 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Вертолеты)").*

6. Персонал

6.1. Учебная организация назначает лицо, ответственное за обеспечение соответствия требованиям кутвержденной организации.

6.2. Организация нанимает на работу необходимый персонал для планирования, проведения обучения и осуществления контроля за ним.

6.3. Квалификация инструкторского персонала отвечает действующим процедурам и должна быть на уровне, приемлемом для органа, выдающего свидетельства.

6.4. Учебные организации обеспечивают, чтобы весь инструкторский персонал получал базовую подготовку и в дальнейшем постоянно повышал свою квалификацию в соответствии с выполняемыми им задачами и обязанностями. Учебная программа, установленная учебной организацией, включает подготовку по овладению знаниями и умениями в области характеристик работоспособности человека.

Примечание. *Инструктивный материал по разработке учебных программ, связанных с овладением знаниями и умениями в области характеристик работоспособности человека, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683).*

7. Учетная документация

7.1. Учебная организация хранит подробную учетную документацию на студентов с целью показать, что выполнены все требования к учебному курсу, согласованные с полномочным органом, выдающим свидетельства.

7.2. В учебной организации функционирует система ведения учета квалификации и подготовки инструкторского персонала и членов экзаменационных комиссий, если это необходимо.

7.3. Учетные документы, которые ведутся согласно п. 7.1, хранятся в течение как минимум двух лет после завершения подготовки. Учетные документы, которые ведутся согласно п. 7.2, хранятся в течение как минимум двух лет после того, как инструктор или проверяющий перестал выполнять свои функции в учебной организации.

8. Надзор

Договаривающиеся государства осуществляют эффективную программу надзора за деятельностью утвержденной учебной организации в целях обеспечения постоянного соблюдения ею требований, предъявляемых при утверждении.

9. Оценки и проверки

Если государство разрешает утвержденной учебной организации проводить тестирование, которое необходимо для выдачи свидетельства или квалификационной отметки, то такое

тестирование проводит персонал, имеющий на это разрешение органа, выдающего свидетельства, или назначенный учебной организацией в соответствии с критериями, утвержденными полномочным органом, выдающим свидетельства.

ДОБАВЛЕНИЕ 3. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ ПРИ ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА ПИЛОТА МНОГОЧЛЕННОГО ЭКИПАЖА (САМОЛЕТ)

(См. раздел 2.5 главы 2)

1. Подготовка

1.1. Для соблюдения требований, предъявляемых при выдаче свидетельства пилота многочленного экипажа для самолетов, кандидат прошел курс подготовки по утвержденной программе. Подготовка основана на квалификационных требованиях и проводится в составе многочленного экипажа.

1.2. В ходе подготовки кандидат получил знания, навыки и установки, отвечающие базовым компетенциям, необходимым для выполнения функций второго пилота самолета транспортной авиации с газотурбинными двигателями, сертифицированного для полетов по ПВП и ППП в дневное и ночное время с минимальным экипажем в составе по крайней мере двух пилотов.

2. Уровень аттестации

Кандидат на получение свидетельства пилота многочленного экипажа самолета продемонстрировал соответствие финальному стандарту компетентности утвержденной адаптированной компетентностной модели.

Примечание. *Программа обучения кандидатов на получение свидетельства пилота многочленного экипажа самолета, разработанные ИКАО компетентностные рамки для пилота самолета и методика адаптации этих рамок применительно к свидетельству пилота многочленного экипажа содержатся в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала").*

3. Имитируемый полет

Примечание. *Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета (GM-GEN-011 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Самолеты), и GM-GEN-012 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Вертолеты)"), том I "Самолеты", содержит инструктивный материал, по квалификационной оценке, тренажерных устройств имитации полета, используемых в программах подготовки. Ниже приводятся ссылки на устройства типов I-VII, описанные в документе GM-GEN-011 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Самолеты), и GM-GEN-012 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Вертолеты)".*

3.1. Тренажерные устройства имитации полета, используемые для получения опыта, указанного в п. 2.5.3.3 главы 2, утверждаются полномочным органом по выдаче свидетельств.

3.2. Тренажерные устройства имитации полета, приемлемые для каждого этапа подготовки для получения свидетельства пилота многочленного экипажа, подразделяются на следующие категории:

Примечание 1. *Система подготовки для получения свидетельства пилота многочленного экипажа предусматривает четыре этапа подготовки (основные навыки пилотирования, базовый, промежуточный и продвинутый уровни) и содержится в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, GM-GEN-002 "Подготовка персонала").*

Примечание 2. *Считается, что приводимые ниже уровни устройств по классификации Европейского агентства по безопасности полетов (ЕАБП) и Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки основаны на ближайшем прошедшем квалификационную оценку устройстве, которое обеспечивает требуемый уровень адекватности имитации характеристик для обеспечения учебного процесса. В задачи настоящего документа не входит установление какой-либо степени эквивалентности различных устройств по классификации ИКАО, ФАУ и ЕАБП. Более того, на каждом этапе можно использовать комбинацию устройств, отвечающих минимальным требованиям по адекватности имитации.*

Примечание 3. *На каждом из четырех этапов в целях обеспечения учебного процесса могут также использоваться другие устройства, отвечающие требованиям по адекватности имитации.*

a) *Этап основных навыков пилотирования.* Электронное учебно-тренировочное устройство для отработки части процедур, утвержденное полномочным органом по выдаче свидетельств и обладающее следующими характеристиками:

– требует использования вспомогательных принадлежностей, помимо обычных периферийных устройств, связанных со стационарными компьютерами, таких как функциональный макет сектора газа, рукоятка управления или клавиатура FMS,

– требует психомоторной деятельности с надлежащим применением силы и расчетом реакции;

– во всех иных отношениях отвечает, как минимум, требованиям к следующим устройствам:

- типа I или типа III по GM-GEN-011 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Самолеты), и GM-GEN-012 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Вертолеты)"

Примечание 1. *Для некоторых учебных задач по отработке основных навыков полета по приборам могут использоваться устройства типа II по GM-GEN-011 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Самолеты), и GM-GEN-012 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Вертолеты)".*

Примечание 2. *Пилотажно-навигационный процедурный тренажер I ЕАБП (FNPT I) и пилотажный тренажер ФАУ (FTD) уровня 4 отвечают минимальным квалификационным требованиям к устройствам типа I, II и III.*

b) Этап базового уровня. Тренажерное устройство имитации полета, имитирующее типовой самолет с газотурбинными двигателями и имеющее следующие характеристики:

– оборудовано дневной визуальной системой;

– во всех иных отношениях отвечает, как минимум требованиям к следующим устройствам:

- типа IV или типа V по GM-GEN-011 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Самолеты), и GM-GEN-012 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Вертолеты)"

Примечание. *Пилотажно-навигационный процедурный тренажер II ЕАБП для многочленного экипажа (FNPT II-MCC) и пилотажный тренажер ФАУ (FTD) уровня 4 отвечают минимальным квалификационным требованиям к устройствам типа IV или типа V.*

c) *Этап промежуточного уровня.* Тренажерное устройство имитации полета, которое имитирует типовой самолет с несколькими газотурбинными двигателями, сертифицированный для выполнения полетов с экипажем в составе двух пилотов и имеет следующие характеристики:

– оборудовано дневной визуальной системой;

– оборудовано автопилотом;

– во всех иных отношениях отвечает, как минимум, требованиям к следующим устройствам:

- типа VI по GM-GEN-011 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Самолеты), и GM-GEN-012 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Вертолеты)"

Примечание 1. *Комплексный пилотажный тренажер ЕАБП (FFS) уровня B и комплексный пилотажный тренажер ФАУ (FFS) уровня B отвечают минимальным квалификационным требованиям к устройствам типа VI.*

Примечание 2. *На этапе промежуточного уровня некоторые или все учебные задачи могут отрабатываться на устройстве, используемом на этапе продвинутого уровня, если оно подходит для решения соответствующей учебной задачи. Рекомендации по оценке приемлемости какого-либо устройства для конкретной задачи содержатся в добавлении C части I документа GM-GEN-011 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Самолеты), и GM-GEN-012 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Вертолеты)".*

d) *Этап продвинутого уровня*. Тренажерное устройство имитации полета, которое имитирует типовой самолет с несколькими газотурбинными двигателями, сертифицированный для выполнения полетов с экипажем в составе двух пилотов, и имеет следующие характеристики:

– оборудовано дневной визуальной системой;

– оборудовано автопилотом;

– во всех иных отношениях отвечает, как минимум, требованиям к следующим устройствам:

- типа VII по GM-GEN-011 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Самолеты), и GM-GEN-012 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Вертолеты)"

Примечание 1. *Комплексный пилотажный тренажер ЕАБП (FFS) уровня C или D и комплексный пилотажный тренажер ФАУ (FFS) уровня C или D отвечают минимальным квалификационным требованиям к устройствам типа VI.*

Примечание 2. *На этапе продвинутого уровня некоторые или все учебные задачи могут отрабатываться на устройстве, используемом на этапе промежуточного уровня, если оно имитирует самолет, используемый на этапе продвинутого уровня, и подходит для решения соответствующей учебной задачи. Рекомендации по*

оценке приемлемости какого-либо устройства для конкретной задачи содержатся в добавлении C части I документа GM-GEN-011 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Самолеты), и GM-GEN-012 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета. (Вертолеты)".

ДОБАВЛЕНИЕ 4. СТАНДАРТНАЯ ФОРМА ЭЛЕКТРОННОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА

(см. раздел 5.3 главы 5)

Стандартная форма составляется на английском языке.

Electronic Personnel Licence		
General	**I**	Name of State (in bold type);
	II	Title of licence (in very bold type);
	III	Serial number of the licence, in Arabic numerals, given by the authority issuing the licence;
Personnel information	**IVa**	Photograph of holder:[1];
	IVb	Name of holder in full (in Roman alphabet also if script of national language is other than Roman);
	IVc	Date of birth (dd-mm-yyyy);
	V	Address of holder if desired by the State;
	VI	Nationality of holder;
	VII	Script signature of holder;
Issuing authority	**VIII**	Authority and, where necessary, conditions under which the licence is issued;
	IX	Certification concerning validity and authorization for holder to exercise privileges appropriate to the licence;
	X	Digital signature of officer issuing the licence and the date and time of such issue;
	XIa	Seal or stamp of authority issuing the licence;
	XIb	Date and time of last synchronization with the server of the Licensing Authority;
	XIc	Machine readable code to retrieve authentication data;
Ratings	**XII**	Ratings, e.g. category, class, type of aircraft, airframe, aerodrome control, etc.;

Electronic Personnel Licence		
Remarks	**XIII**	Remarks, i.e. special endorsements relating to limitations and endorsements for privileges, including an endorsement of language proficiency, and other information required in pursuance to Article 39 of the Chicago Convention;
	XIV	Any other details desired by the State issuing the licence;
Medical assessment	**XVa**	Class (1, 2 or 3);
	XVb	Expiry date (dd-mm-yyyy);
	XVc	Special medical limitations[2], if any;
	XVd	Other information associated with the medical assessment as determined by the Medical Authority;
Additional supplementary information	**XVIa**	Other information associated with the licence as determined by the Licensing Authority;
	XVIb	Other information associated with the licence as determined by the Licensing Authority; and
	XVIc	Other information associated with the licence as determined by the Licensing Authority.

Примечание. Медицинское заключение требуется только в том случае, когда это предусмотрено в настоящих Правилах.

ДОПОЛНЕНИЕ -А ШКАЛА ИКАО ДЛЯ ОЦЕНКИ УРОВНЯ ВЛАДЕНИЯ ЯЗЫКОМ

1.1. Профессиональный, продвинутый и рабочий уровни

УРОВЕНЬ	*ПРОИЗНОШЕНИЕ имеются в виду диалект и/или акцент, понятные для авиационного сообщества*	*КОНСТРУКЦИИ Соответствующие грамматические конструкции и строй предложений определяются лингвистическими функциями, соответствующими конкретной задаче*	*СЛОВАРНЫЙ ЗАПАС*	*БЕГЛОСТЬ РЕЧИ*	*ПОНИМАНИЕ*	*ОБЩЕНИЕ*
Профессиональный уровень 6	Произношение, ударение, ритм и интонация, несмотря на возможное влияние родного языка или региональных особенностей, практически никогда не препятствуют пониманию	Постоянно соблюдаются базовые и сложные грамматические конструкции и строй предложений	Словарный запас и правильность его использования достаточны для эффективного общения по широкому кругу знакомых и незнакомых тем. Словарный запас идиоматичен,насыщен нюансами и стилистически окрашен	Способен естественно и без усилий говорить в течение продолжительного времени. Разнообразит речь стилистически, например для акцентирования отдельных моментов. Правильно и легко употребляет структурные элементы речи и связки	Уверенное понимание практически во всех ситуациях, включая понимание лингвистических и культурных тонкостей	Легко общается практически во всех ситуациях. Воспринимает словесныереплики и неречевые сигналы и надлежащим образом реагирует на них
Продвинутый уровень 5	Произношение, ударение, ритм и интонация, несмотря на влияние родного языка или региональных особенностей, редко препятствуют пониманию	Постоянно соблюдаются базовые грамматические конструкции и строй предложений. Попытки использовать сложные конструкции,но с ошибками, которые иногда искажают смысл	Словарный запас и правильность его использования достаточны для эффективного общения на общие, конкретные и связанные с работой темы. Уверенно и правильно используются парафразы. Словарныйзапас иногда идиоматичен	Способен относительно легко говорить в течение длительного временина известные темы, однако может не разнообразить речь стилистически. Может использовать правильные структурные элементы и связки	Точное понимание общих, конкретных и связанных с работой тем и практически полное понимание при возникновении у говорящего лингвистических или ситуационных трудностей или при неожиданном повороте событий. Способен воспринимать различные речевые вариации (диалект и/или акцент)или стилистические уровни	Реагирует незамедлительно, надлежащим образом и информативно. Эффективно поддерживает диалог "говорящий – слушающий"
Рабочий уровень 4	Произношение, ударение, ритм и интонация подвержены влиянию родного языка или региональных особенностей, но лишь в отдельных случаях препятствуют пониманию	Основные грамматические конструкции и строй предложений используются умело и, как правило, осознанно. Возможны ошибки, в частности, в необычных или неожиданных ситуациях, однако они редко влияют на смысл	Словарный запас и правильность его использования, как правило, достаточны для эффективного общения на общие, конкретные и связанные с работой темы. В необычных или неожиданных ситуациях при отсутствии достаточного словарного запаса могут часто использоваться парафразы	Поддерживает разговор в течение определенного времени в надлежащем темпе. Иногда беглость речи нарушается при переходе от использования стандартных оборотов или заученных языковых штампов к непринужденному обмену, однако это не препятствует эффективному общению. В ограниченном объеме может использовать эмфатические элементы и связки. "Слова-паразиты" не препятствуют пониманию	В основном правильное понимание общих, конкретных и связанных с работой тем, когда акцент или вариации достаточно понятны для международного сообщества пользователей. При возникновении у говорящего лингвистических или ситуационных трудностей или при неожиданном повороте событий смысл может быть менее понятен или требовать уточнения	Реагирует, как правило, незамедлительно, надлежащим образом и информативно. Инициирует и поддерживает обмен даже при непредвиденном повороте событий. Правильно устраняет явное недопонимание посредством проверки, подтверждения или уточнения

Уровни 1, 2 и 3 на следующей странице

1.2 Уровень ниже рабочего, начальный уровень и уровень ниже начального

УРОВЕНЬ	*ПРОИЗНОШЕНИЕ имеются в виду диалект и/или акцент, понятные для авиационного сообщества*	*КОНСТРУКЦИИ Соответствующие грамматические конструкции и строй предложений определяются лингвистическими функциями, соответствующими конкретной задаче*	*СЛОВАРНЫЙ ЗАПАС*	*БЕГЛОСТЬ РЕЧИ*	*ПОНИМАНИЕ*	*ОБЩЕНИЕ*
Уровни 4, 5 и 6 на предыдущей странице						
Уровеньниже рабочего 3	Произношение, ударение, ритм и интонация подвержены влиянию родногоязыка или региональных особенностей и зачастую препятствуют пониманию	Основные грамматические конструкции и строй предложений в предсказуемых ситуациях не всегда соблюдаются. Ошибки часто влияют на смысл	Словарный запас и правильность его использования частодостаточны для общения на общие, конкретные или связанные с работой темы, однако запас слов ограничен, и слова нередко выбираются неправильно. Часто при отсутствии достаточного запаса слов не удается правильно использовать парафразы	Поддерживает разговор в течение определенного времени, но часто неправильно строит фразы и делает длительные паузы. Неуверенность или замедленное понимание языка может препятствовать эффективномуобщению. "Слова-паразиты" иногда препятствуют пониманию	Часто правильное понимание общих, конкретных и связанных с работой тем, когда акцент или вариации достаточно понятны для международного сообщества пользователей. Возможны случаи недопонимания лингвистических или ситуационных особенностей или в условиях неожиданного попорота событий	Иногда реагирует немедленно, надлежащим образом и информативно. Может довольно легко инициировать и поддерживать обмен на знакомые темы и в предсказуемых ситуациях. В целом неудовлетворительная работа при неожиданном повороте событий
Начальныйуровень 2	Произношение, ударение, ритм и интонация в сильной степени подвержены влиянию родного языка или региональных особенностей и, как правило, препятствуют пониманию	Демонстрируется лишь ограниченное соблюдение некоторых простых заученных грамматическихконструкций и форм предложений	Словарный запас ограничен ивключает только отдельные слова и заученные фразы	Может произносить очень короткие заученные фразы с частыми паузамии препятствующим пониманию использованием "слов-паразитов" при выборе выражений и артикуляции менее знакомых слов	Понимание отдельных и заученных фраз, когда они тщательно и медленно артикулируются	Реакция замедленная и зачастую неадекватная. Общение ограничивается простым обменом обычной информацией

Уровень ниже начального 1	Знания на уровне ниже начального	Знания на уровне ниже начального	Знания на уровне ниженачального	Знания на уровне ниже начального	Знания на уровне ниже начального	Знания на уровне ниже начального

Примечание. Рабочий уровень (уровень 4) представляет собой минимальный требуемый уровень к владению языком для радиотелефонной связи. Уровни 1–3 представляют собой соответственно знание языков на уровнях ниже начального, начальном и ниже рабочего, которые характеризуют уровень ниже требований ИКАО к владению языками. Уровни 5 и 6 характеризуют продвинутый и профессиональный уровни, более высокие, чем минимальный требуемый стандарт. В целом данная шкала служит ориентиром для подготовки и проверки кандидатов на получение рабочего уровня (уровень 4) ИКАО.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

ДОПОЛНЕНИЕ - B УДОСТОВЕРЯЮЩАЯ ЗАПИСЬ, ВНОСИМАЯ В СВИДЕТЕЛЬСТВА, СИЛА КОТОРЫМ ПРИДАНА АВТОМАТИЧЕСКИ

В настоящем дополнении приводится пример вносимой в свидетельство удостоверяющей записи, необходимой для тех свидетельств, сила которым была придана автоматически в соответствии с п. 1.2.2.3. В нем также приводится пример дополнения XXX к свидетельству, в котором содержатся необходимые сведения, предусмотренные п. 1.2.2.3, где XXX будет означать номер или отметку.

1. Пример удостоверяющей записи

1.1. Приводимая ниже удостоверяющая запись должна вноситься во все свидетельства, сила которым придана автоматически в соответствии с официальным соглашением между государствами: "Придана сила в соответствии с дополнением XXX".

1.2. Дополнение XXX к свидетельству должно быть доступно (в любом формате, например в электронной или печатной форме) при осуществлении прав, предусмотренных данным свидетельством, и использовании свидетельства, сила которому была придана автоматически.

1.3. Дополнение XXX публикуется государством, выдающим свидетельство, или региональной организацией по контролю за обеспечением безопасности полетов, осуществляющей ведение свода правил выдачи свидетельств, от имени государств – сторон официального соглашения, и может быть одинаковым для всех выдаваемых свидетельств.

1.4. В тех случаях, когда региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов публикует дополнение XXX, она должна внести в дополнение XXX список государств – членов региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов.

1.5. Если дополнение XXX выпускается не на английском языке, применяются положения п. 5.2.3, поскольку дополнение XXX является составной частью удостоверяющей записи, вносимой в свидетельство.

2. Пример дополнения XXX

*	Государство *или* региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов **Дополнение XXX к свидетельствам, сила которым придана автоматически**	*
1. Все государства, перечисленные в п. 2, автоматически придали силу данному свидетельству в соответствии с соглашением, зарегистрированным в ИКАО. **Регистрационный номер ИКАО**: _ _.		
2. Договаривающимися государствами ИКАО, автоматически придавшими силу данному свидетельству, являются: …… …… …… ……		
	(Подпись или печать) …… ……	
**		

***** Для использования государством, выдавшим свидетельство, или региональной организацией по контролю за обеспечением безопасности полетов.

****** Если дополнение XXX публикуется региональной организацией по контролю за обеспечением безопасности полетов, в этот раздел вносится следующее: "Государствами – членами региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов являются: [список государств – членов региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов].