

**АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН**

Утверждено  
Распоряжением Директора Агентства  
гражданской авиации при  
Правительстве Республики Таджикистан



**АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА  
РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН  
(АП РТ - 01)**

**«ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ»**

**ДУШАНБЕ – 2025 г.**



## СОКРАЩЕНИЯ

АПРТ	Авиационные правила Республики Таджикистан
АГА при	Агентство гражданской авиации при Правительстве
ПРТ	Республики Таджикистан
БПЛА	Беспилотный летающий аппарат
ВИЧ	Вирус иммунодефицита человека
ВМУ	Визуальные метеорологические условия
ВОРЛ	Вторичный обзорный радиолокатор
ВСУ	Вспомогательная силовая установка
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
КУО	Контроль факторов угрозы и ошибок
Линия С2	Линия управления и контроля
МКО	Международная комиссия по освещению
МСПД	Машиносчитываемые проездные документы
ПВП	Правила визуальных полетов
ПДП	Пункт дистанционного пилотирования
ПОРЛ	Первичный обзорный радиолокатор
ППП	Правила полётов по приборам
РЛЭ	Руководство по летной эксплуатации
СУБП	Система управления безопасностью полётов
УВД	Управление воздушного движения
ADS-B	Радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение
AFIS	Аэродромная служба полётной информации
AFS	Авиационная фиксированная служба
AIP	Сборник аэронавигационной информации
АМОС	Альтернативные средства обеспечения соответствия
ATPL	Свидетельство линейного пилота
CPL	Свидетельство пилота коммерческой авиации
CPL/IR	Свидетельство пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой о праве на полёты по приборам
EFOD	Электронная система представления информации о различиях
EPL	Электронное свидетельство авиационного персонала
FSTD	Тренажёрное устройство имитации полёта
LOFT	Лётная подготовка в условиях, приближенных к реальным
MFF	Полёты на смешанном парке воздушных судов
NOTAM (Notice to Airmen)	Извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживании и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов.
PEL	Выдача свидетельств авиационному персоналу

RF

Пилот управляющий воздушным судном

PIC	Командир воздушного судна
PIC/US	Командир воздушного судна под наблюдением
PM	Пилот отвечающий за контроль выполнения процедур, действий другого пилота (PF) во время полета. Основная задача PM заключается в наблюдении за параметрами полета и обеспечении безопасного выполнения задач.
PPL	Свидетельство пилота-любителя
PPL/IR	Свидетельство пилота-любителя с квалификационной отметкой о праве на полёты по приборам
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SOP	Стандартные эксплуатационные правила/технология работы экипажа.

## СОДЕРЖАНИЕ

Регистрация поправок, исправлений и дополнений.....	3
СОКРАЩЕНИЯ.....	4
Глава 1. Определения, и общие правила, касающиеся свидетельств.....	12
§ 1. Определения.....	12
§ 2. Виды свидетельств.....	24
§ 3. Допуск к работе в качестве члена лётного экипажа.....	25
§ 4. Выдача свидетельства.....	25
§ 5. Выдача свидетельства кандидатам из государственной авиации.....	26
§ 6. Конверсия свидетельства.....	26
§ 7. признания свидетельств авиационного персонала, выданных иностранными государствами.....	28
§ 8. Права обладателя свидетельства.....	34
§ 9. Годность по состоянию здоровья.....	34
§ 10. Действительность свидетельств.....	37
§ 11. Продление и возобновление действия свидетельств и квалификационных (специальных) отметок.....	39
§ 11. Ограничения по состоянию здоровья.....	41
§ 12. Употребление психоактивных веществ.....	41
§ 13. Подготовка по утвержденной программе и утвержденная учебная организация.....	41
§ 14. Владение языками.....	42
§ 15. Проверка знаний и умений.....	43
§ 16. Замена свидетельства.....	44
§ 17. Аннулирование свидетельства.....	45
§ 18. Приостановление действия свидетельства.....	46
§ 19. Приостановление действия признания свидетельства, выданного другим государством.....	47
§ 20. Выявление нарушений и меры принудительного воздействия – физические лица.....	49
§ 21. Условия восстановления действия свидетельства.....	50
§ 22. Условия восстановления действия признания свидетельства, выданного другим государством.....	50
§ 23. Делегирование функции АГА при ПРТ по сертификации авиационного персонала.....	50
§ 24. Освобождения/отступления.....	51

Глава 2. Свидетельства и квалификационные отметки пилотов.....	51
§ 1. Общие требования к выдаче свидетельств.....	51
§ 2. Квалификационные отметки о виде.....	52
§ 3. Квалификационные отметки о классе и типе.....	52
§ 4. Условия, при которых требуется получение квалификационных отметок о классе и типе.....	53
§ 5. Требования к квалификационным отметкам о классе и типе.....	54
§ 6. Использование FSTD для приобретения опыта и проверки умений.....	55
7. Условия, при которых требуется квалификационная отметка о праве на полёты по приборам.....	55
§ 8. Условия, при которых требуется получение разрешения на проведение подготовки.....	55
§ 9. Учёт полётного времени.....	56
§ 10. Ограничение прав пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращение действия прав пилотов, достигших 65-летнего возраста.....	56
§ 11. Профессиональная подготовка инспекторов АГа при прт по специальности «Пилот».....	57
§ 12. Свидетельство пилота-любителя.....	57
§ 13. Свидетельство пилота коммерческой авиации.....	65
§ 14. Свидетельство пилота многочленного экипажа (MPL) применительно к самолёту.....	73
§ 15. Свидетельство линейного пилота.....	75
§ 16. Квалификационная отметка о праве на полёты по приборам.....	81
§ 17. Квалификационная отметка пилота-инструктора самолётов, дирижаблей, вертолётов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы.....	85
§ 18. Свидетельство пилота-планериста.....	86
§ 19. Свидетельство пилота свободного аэростата.....	89
Глава 3. Свидетельства и квалификационные отметки внешних пилотов...	91
§ 1. Общие требования к выдаче свидетельств.....	91
§ 2. Квалификационные отметки о виде.....	92
§ 3. Квалификационные отметки о классе и типе.....	92
§ 4. Условия, при которых требуется получение квалификационных отметок о классе и типе.....	92
§ 5. Требования к выдаче квалификационных отметок о классе и типе.....	93
§ 6. Использование FSTD для приобретения опыта и демонстрации квалификации.....	94

§ 7. Условия, при которых требуется получение разрешения на проведение подготовки для выдачи свидетельства внешнего пилота.....	94
§ 8. Учет полётного времени на БПЛА.....	94
§ 9. Ограничение прав внешних пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращение действия прав, достигших 65-летнего возраста.....	95
§ 10. Внешний пилот-студент.....	96
§ 11. Свидетельство внешнего пилота.....	96
§ 12. Квалификационная отметка инструктора БПЛА.....	100
Глава 4. Свидетельства членов летного экипажа, кроме свидетельств пилотов.....	103
§ 1. Общие правила, касающиеся выдачи свидетельств и квалификационных (особых) отметок.....	103
§ 2. Свидетельство штурмана.....	103
§ 3. Свидетельство бортинженера.....	105
§ 4. Свидетельство кабинного экипажа.....	108
§ 5. Свидетельство бортоператора.....	111
Глава 5. Свидетельства и квалификационные отметки авиационного персонала, кроме членов летного экипажа.....	113
§ 1. Общие правила.....	113
§ 2. Свидетельство инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов.....	113
§ 3. Категории квалификационных отметок, выдаваемых инженерно-техническому персоналу.....	115
§ 4. Свидетельство диспетчера УВД.....	116
§ 5. Прекращение действия прав обладателей свидетельства диспетчера УВД, достигших 63-летнего возраста.....	118
§ 6. Квалификационные отметки диспетчера УВД.....	118
§ 7. Свидетельство сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера.....	121
Глава 6. Требования к свидетельствам, выдаваемым авиационному персоналу.....	124
Глава 7. Порядок выдачи и продления срока действия свидетельства авиационного персонала.....	124
Глава 8. Порядок внесения и продления срока действия квалификационных и специальных отметок авиационного персонала.....	127
§1. Общие положения.....	127
§2. Внесение и продление срока действия квалификационных и	

специальных отметок членов летного экипажа.....	131
§3. Внесение и продление срока действия квалификационных и специальных отметок диспетчера обслуживания воздушного движения...	131
§4. Внесение квалификационных и специальных отметок в свидетельство персонала по техническому обслуживанию воздушных судов.....	132
Глава 9. Общие квалификационные требования, предъявляемые к летному персоналу для получения квалификационной отметки «инструктора».....	134
§1. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки пилота-инструктора.....	136
§2. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки инструктора по типу ВС.....	138
§3. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки инструктора для допуска к полетам по прибору .....	139
§4. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки инструктора по пилотажным тренажерам.....	139
§5. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки инструктора по взаимодействию членов экипажа многочленного воздушного судна.....	141
§6. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки инструктора по проведению комплексной летной подготовки.....	141
Глава 10. Общие квалификационные требования к экзаменаторам.....	144
Глава 11. Квалификационные требования к экзаменаторам, имеющие право определять уровень квалификации пилотов.....	146
§1. Квалификационные требования к летному экзаменатору – FE.....	146
§ 2. Квалификационные требования к экзаменатору по типу ВС – TRE.....	147
§ 3. Квалификационные требования к экзаменатору на тренажере – SFE. .	148
§ 4. Квалификационные требования к экзаменатору летных инструкторов – FIE.....	148
Глава 12. Квалификационные требования к экзаменаторам, имеющие право определять уровень квалификации диспетчеров оvd.....	149
Глава 13. Квалификационные требования к экзаменаторам имеющие право оценивать и определять уровень квалификации специалистов по то вс.....	150
§1. Квалификационные требования к экзаменатору практического элемента по типу ВС и (или) практической стажировки (ОJT).....	150
§ 2. Квалификационные требования к экзаменатору, имеющий право определять уровень квалификации специалистов по ТО ВС для категории ВЗ.....	151

Глава 14. Медицинские положения при выдаче свидетельств.....	152
§ 1. Классы медицинских заключений.....	152
§ 2. Требования к медицинскому заключению.....	153
§ 3. Требования к физическому и психическому состоянию здоровья.....	153
§ 4. Требования к проверке остроты зрения.....	153
§ 5. Требования к цветоощущению:.....	154
§ 6. Требования к проверке слуха.....	154
§ 7. Медицинское заключение первого класса: выдача и возобновление заключения.....	155
§ 8. Медицинское заключение первого класса: требования к физическому и психическому состоянию здоровья.....	156
§ 9. Медицинское заключение первого класса: требования к зрительному восприятию.....	160
§ 10. Медицинское заключение первого класса: требования к слуху.....	162
§ 11. Медицинское заключение второго класса: выдача и возобновление заключения.....	163
§ 12. Медицинское заключение второго класса: требования к физическому и психическому состоянию здоровья.....	163
§ 13. Медицинское заключение второго класса: требования к зрительному восприятию.....	167
§ 14. Медицинское заключение второго класса: требования к слуху.....	169
§ 15. Медицинское заключение третьего класса: выдача и возобновление заключений.....	170
§ 16. Медицинское заключение третьего класса: требования к физическому и психическому состоянию здоровья.....	170
§ 17. Медицинское заключение третьего класса: требования к зрительному восприятию.....	174
§ 18. Медицинское заключение третьего класса: требования к слуху.....	176
§ 19. Самооценка заявителя на медицинское освидетельствование и недостоверное декларирование.....	176
§20. Порядок информирования назначенных авиационных врачей-экзаменаторов о новых и изменённых медицинских требованиях.....	178
Глава 15. тестирование на определение уровня владения английским языком, используемым в радиотелефонной связи.....	180
§1. Общие положения.....	180
§2. Порядок тестирование на оперделения уровня владения английском языком, исползуемым в радиотелефонной связи.....	182

§3. Требования к тесту (тестирующей системе), а также тестирующей группе.....	188
§4. Согласование теста (тестирующей системы).....	193
§5. Административное обеспечение и защита теста.....	194
Приложение 1.....	197
Приложение 2.....	202
Приложение 3.....	203
Приложение 4.....	205
Приложение 5.....	209
Приложение 6.....	211
Приложение 7.....	214
Приложение 8.....	215
Приложение 9.....	217
Приложение 9 А.....	220
Приложение 10.....	223
Приложение 10.1.....	234
Приложение 10.2.....	237
Приложение 10.3.....	238
Приложение 10.4.....	241
Приложение 10.5.....	244
Приложение 10.6.....	249
Приложение 10.7.....	257
Приложение 10.8.....	260
Приложение 10.9.....	262
Приложение 10.10.....	263
Приложение 10.11.....	264
Приложение 10.12.....	266
Приложение 10.13.....	268
Приложение 11.....	270
Приложение 12.....	273
Приложение 13.....	274
Приложение 14.....	277
Приложение 15.....	278

## **Глава 1. Определения, и общие правила, касающиеся свидетельств**

Авиационные правила Республики Таджикистан (АП РТ – 01) «Выдача свидетельств авиационному персоналу» (далее – Правила) разработаны в соответствии со статьей 9, пунктом 7, статьей 59, частью 5 и статьей 73 Воздушного кодекса Республики Таджикистан, Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год), в целях реализации стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) (Приложение 1 ИКАО «Выдача свидетельств авиационному персоналу» издание четырнадцатое, ноябрь 2022 года).

### **§ 1. Определения**

**Авиационное исследование** - изучение авиационной проблемы с целью определения возможных решений и выбора приемлемого решения без снижения уровня безопасности полетов.

**Адаптированная модель квалификационных требований** - совокупность квалификационных требований, включая их описание и критерии эффективности, основанная на квалификационных рамках ИКАО и используемая организацией для разработки системы подготовки и оценки специалистов конкретных категорий.

**Аннулирование** - процедура, при которой Агентство гражданской авиации при Правительстве Республики Таджикистан принимает решение о прекращении действия документа, права и/или договора, приводящее к утрате юридической силы без возможности восстановления. Аннулирование может быть вызвано нарушением условий, выявлением недействительности документа или иными причинами, предусмотренными законодательством.

Примечание 1. В рамках настоящих Правил это определение относится к свидетельствам авиационного персонала гражданской авиации, квалификационным (особым) отметкам, допускам, сертификатам и другим документам, связанным с поддержанием приемлемого уровня квалификации.

Примечание 2. В рамках настоящих Правил это определение относится к авиационным учебным заведениям, авиационным медицинским заведениям, связанным с подготовкой и медицинским освидетельствованием авиационного персонала гражданской авиации Республики Таджикистан.

**Аэростат** - воздушное судно легче воздуха, не приводимое в движение силовой установкой.

Примечание. В рамках настоящих Правил 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.

**Беспилотный летательный аппарат (БПЛА)** – летательный аппарат, выполняющий полёт без пилота (экипажа) на борту, управляемый оператором дистанционно или автоматически по заданной программе, либо сочетанием указанных способов.

**Вертолёт** - воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

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

**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** - любой летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности или водной поверхности.

**Воздушное судно, для эксплуатации которого требуется второй пилот** - тип воздушного судна, для эксплуатации которого требуется второй пилот, как определено в сертификате типа или сертификате эксплуатанта.

**Воздушное судно, сертифицированное для полетов с одним пилотом** - тип воздушного судна, которое по решению государства регистрации, принятому во время сертификации, может безопасно эксплуатироваться одним пилотом.

**Воздушное судно с системой увеличения подъемной силы** - воздушное судно тяжелее воздуха, способное выполнять вертикальные взлет и посадку, а также полет на малой скорости. Эти режимы полета обеспечиваются подъемной силой, создаваемой механизацией крыла, приводимой в действие двигателем, или тягой двигателя. Для выполнения горизонтального полета используются не вращающиеся аэродинамические поверхности, создающие подъемную силу.

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

**Внешний пилот** - лицо, которому поручено эксплуатантом выполнять необходимые обязанности по выполнению полета БПЛА и которое манипулирует соответствующими органами управления в течение времени полета.

**Возможности человека** - способности человека и пределы его физиологических возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности.

**Восстановление действия** - процедура, при которой Орган гражданской авиации Республики Таджикистан отменяет ранее наложенное ограничение или приостановку после выполнения необходимых условий, приведших к ограничениям и приостановке.

Примечание 1. В рамках настоящих Правил это определение относится к свидетельствам авиационного персонала гражданской авиации, квалификационным (особым) отметкам, допускам, сертификатам и другим документам, связанным с поддержанием приемлемого уровня квалификации.

Примечание 2. В рамках настоящих Правил это определение относится к авиационным учебным заведениям, авиационным медицинским

заведениям, связанным с подготовкой и медицинским освидетельствованием авиационного персонала гражданской авиации Республики Таджикистан.

**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 управляет воздушным судном или внешний пилот управляет БПЛА исключительно по приборам, без использования 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.

**Восстановление квалификационного допуска или разрешения** – административное действие, выполняемое после истечения срока действия допуска или разрешения, которое восстанавливает права на этот допуск или разрешение на определенный период при выполнении необходимых требований.

**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.

**Выдача и признание свидетельств авиационного персонала:**

*выдача свидетельства* – выдача свидетельства авиационному

персоналу, прошедшему подготовку по утвержденной программе и продемонстрировавшему соответствующие знания, навыки и опыт.

*конверсия свидетельства* – выдача свидетельства на основании свидетельства, выданного компетентным авиационным органом иностранного государства, с учетом соответствия установленным национальным требованиям.

*признание свидетельства* – придание юридической силы свидетельству, выданному компетентным авиационным органом иностранного государства, для его легитимного использования в области гражданской авиации Республики Таджикистан.

**Государственная программа по безопасности полетов** - единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов.

**Государственная авиация** - авиация, находящаяся в ведении уполномоченного государственного органа Республики Таджикистан и используемая для осуществления государственной деятельности в целях национальной и экономической безопасности, защиты суверенитета, обороны, безопасности населения, охраны конституционного строя и общественного порядка.

**Государственные воздушные суда** - воздушные суда, не включенные в Государственный реестр гражданских воздушных судов Республики Таджикистан, состоящие на учете или включенные в реестры воздушных судов государственных органов Республики Таджикистан.

**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.

**Зачёт** - форма оценки знаний, навыков или умений, при которой кандидат подтверждает успешное освоение учебного материала без выставления конкретной оценки.

**Значительные** - в контексте медицинских положений главы 14 слово

«значительные» означает такую степень или такой характер отклонения, которые могут угрожать безопасности полета.

**Иностранное воздушное судно** – воздушное судно, зарегистрированное в реестре воздушных судов иностранного государства.

**Иностранный эксплуатант воздушного судна** – юридическое лицо, имеющее действующий сертификат эксплуатанта воздушных судов, выданный иностранным государством.

**Квалификационная отметка** - запись, сделанная в свидетельстве или неотъемлемых его частях, 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.

**Квалификационный блок** - отдельная функция, включающая ряд квалификационных элементов.

**Квалификационный элемент** - действие, представляющее собой задачу, которая имеет инициирующее событие и завершающее событие, четко определяющее ее границы и наблюдаемый результат.

**Класс самолёта** - категоризация самолетов с одним пилотом, в отношении которых не требуется квалификационная отметка типа.

**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, включая командира воздушного судна – стажёра, выполняющего такие обязанности и функции под контролем уполномоченного пилота-инструктора или назначенного для

этой цели командира воздушного судна.

**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.

**Комплексный пилотажный тренажер (тренажер)** – любой из следующих трех видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полета:

– *лётный тренажер*, который обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна, 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;

– *пилотажный тренажер*, который обеспечивает реальное воспроизведение обстановки в кабине экипажа и имитирует показания

приборов, простые функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, а также летно-технические характеристики воздушных судов определенного класса;

– *приборный тренажер*, который оборудован соответствующими приборами и имитирует обстановку в кабине экипажа, аналогичную обстановке во время полета воздушного судна по приборам.

**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.

**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.

**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.

**Лётная проверка** - процесс определения уровня профессиональной подготовки лиц летного состава при выполнении ими задания на полет.

**Лётное мастерство** - постоянное принятие правильных решений с использованием глубоких знаний, навыков и установок для выполнения целей полета.

**Лётный состав экипажа** - лица, обладающие действующим свидетельством летного состава, а также необходимой подготовкой и опытом для управления воздушным судном данного типа или его оборудовани<sup>ем</sup>. В лётный состав могут входить пилоты, штурманы, бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты, а также бортоператоры (если это предусмотрено судовой документацией воздушного судна).

**Лёгкое воздушное судно** - воздушное судно с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 750 килограммов и до 5700 килограммов, включая вертолет с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 3175 килограммов

**Линия С2** - линия передачи данных между БПЛА и пунктом дистанционного управления.

**Медицинский эксперт** - врач, назначенный полномочным органом гражданской авиации Республики Таджикистан, квалификацией и опытом практической работы в области авиационной медицины, а также специализируется на определении и оценке медицинских показаний, которые могут затрагивать безопасность полетов.

**Медицинское заключение (медицинский сертификат)** - документ, который является доказательством того, что Агентство гражданской авиации при Правительстве Республики Таджикистан подтверждает соответствие обладателя свидетельства требованиям, предъявляемым к

годности по состоянию здоровья.

**Метеорологический персонал** – персонал, обладающий действующим свидетельством и обеспечивающий метеорологическое обслуживание гражданской авиации.

**Могут привести** - в контексте медицинских положений главы 7 настоящих Правил выражение «могут привести» означает вероятность наступления нетрудоспособности, которую уполномоченный медицинский эксперт считает неприемлемой.

**Мониторинг** - процесс умственного сравнения, фактического и ожидаемого состояний.

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

**Налёт с инструктором** - полётное время, в течение которого лицо проходит лётную подготовку на борту воздушного судна под руководством пилота-инструктора, имеющего соответствующее свидетельство, или под руководством внешнего пилота-инструктора с соответствующим свидетельством, с использованием дистанционно управляемого БПЛА в ходе полета.

**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 гражданской авиации.

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

**Обслуживание УВД на основе наблюдения** - термин, используемый в отношении одного из видов обслуживания, обеспечиваемого непосредственно с помощью системы наблюдения УВД.

**Организация гражданской авиации** - юридическое лицо, предоставляющее услуги в сфере гражданской авиации, соответствующее установленным требованиям и ответственное за выполнение авиационных правил и норм Республики Таджикистан.

**Освобождение** – разрешение на неприменение конкретного требования Авиационных правил Республики Таджикистан, предоставляемое на ограниченный срок при невозможности применения требования, с условием принятия мер для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов.

**Отступление** – разрешение на частичное или на измененных условиях применение конкретного требования Авиационных правил Республики Таджикистан, предоставляемое на ограниченный срок при невозможности полного применения требования, с условием принятия мер для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов.

**Официальное медицинское заключение** - сделанное

применительно к конкретному случаю одним или несколькими медицинскими экспертами заключение, приемлемое для полномочного Органа гражданской авиации Республики Таджикистан 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.

**Агентство гражданской авиации при Правительстве Республики Таджикистан (далее – АГА при ПРТ)** - полномочный государственный орган, регулирующий деятельность в области гражданской авиации.

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

**Пилот, осуществляющий мониторинг (РМ)** - пилот, основной задачей которого является наблюдение за действиями РП по контролю и управлению траекторией полета. К дополнительным задачам РМ 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 (РФ)** - пилот, основной задачей которого является осуществление контроля и управления траекторией полета. К дополнительным задачам РФ 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 силовой установкой, подъемная сила которого создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

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

Примечание. Перед термином «план полета» могут употребляться слова «предварительный», «представленный», «текущий», или «рабочий» для обозначения условий и различных этапов полета.

**Подготовка и оценка, основанные на компетенциях** - процесс, характеризующийся ориентацией на результаты, особым вниманием к стандартам эффективности выполнения операций и их измерению, а также разработкой учебного курса на основе установленных стандартов эффективности.

**Подготовка по утвержденной программе** - обучение членов

летного экипажа, внешнего летного экипажа и диспетчеров УВД, проводимое в утвержденной учебной организации согласно утвержденной программе.

Примечание. Подготовка по утвержденной программе, относится, главным образом, к подготовке для выдачи свидетельства или квалификационной отметки. Она не предполагает подготовки по утвержденной программе, которая может требоваться диспетчерам по обслуживанию воздушного движения, лётным экипажам или внешним лётным экипажам для поддержания квалификации или получения эксплуатационного допуска после первоначальной выдачи свидетельства или квалификационной отметки.

**Подписание свидетельства о техническом обслуживании** - удостоверение того, что работа по техническому обслуживанию выполнена удовлетворительно и соответствует соответствующим нормам летной годности. В подтверждение этого выдается свидетельство о техническом обслуживании, упоминаемое в АП РТ-06 (если свидетельство не выдается утвержденной организацией по техническому обслуживанию) или АП РТ-08 (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 (БПЛА)** - общее время с момента установления линии С2 между пунктом дистанционного пилотирования (ПДП) и БПЛА 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 БПЛА 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.

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 маршруту с использованием стандартных навигационных процедур.

**Полномочный орган по выдаче свидетельств** - полномочный орган, на который государством возложена ответственность за выдачу свидетельств авиационному персоналу.

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

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

б) выдачу и подтверждение свидетельств и квалификационных отметок;

в) назначение и наделение правами утвержденных лиц;

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

д) придание силы (признания) свидетельствам, выданным другим государством.

**Приборное время** – время полета по приборам или время наземной тренировки по приборам.

**Признание свидетельства** – действие, в результате которого государство вместо выдачи собственного свидетельства признает свидетельство, выданное другим государством, в качестве равноценного его собственному свидетельству.

**Приложение к свидетельству авиационного персонала** – неотъемлемая часть свидетельства, включающая квалификационные отметки и другие сведения, действующие в пределах установленных сроков, с указанием возможных ограничений.

**Приостановка действия** – процедура, при которой Орган гражданской авиации Республики Таджикистан принимает решение о временном прекращении действия документа, разрешения (или права) на определенный срок.

Примечание 1. В рамках настоящих Правил это определение относится к свидетельствам авиационного персонала гражданской авиации, квалификационным (особым) отметкам, допускам, сертификатам и другим документам, связанным с поддержанием необходимого уровня квалификации.

Примечание 2. В рамках настоящих Правил это определение относится к авиационным учебным заведениям, авиационным медицинским заведениям, связанным с подготовкой и медицинским освидетельствованием авиационного персонала гражданской авиации Республики Таджикистан.

**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 управления БПЛА.

**Самолет** - воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, 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-студент является единственным лицом на борту воздушного судна.

**Самостоятельный налет – БПЛА** - время полета, в течение которого внешний пилот-студент управляет БПЛА самостоятельно.

**Связанное с риском употребление психоактивных веществ** - употребление авиационным персоналом одного или нескольких психоактивных веществ таким образом, что оно:

- представляет прямую опасность для употребляющего или ставит под угрозу жизнь, здоровье или благополучие других людей и/или;
- создает или усугубляет проблему, или расстройство профессионального, социального, психического или физического характера.

**Сертификат учебной организации** - это документ, дающий право осуществлять виды подготовки авиационного персонала гражданской авиации, указанные в Сертификате, с обеспечением соответствующего уровня и качества подготовки.

**Система контроля качества** - это документально оформленные организационные процедуры и принципы, включающие внутренний аудит этих принципов и процедур, обзор системы управления и выдачу рекомендаций по повышению качества.

**Система наблюдения УВД** - 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.

**Система управления безопасностью полетов (СУБП)** - это системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию и преемственность ответственности, руководящие принципы и процедуры, которые необходимы для достижения приемлемого уровня безопасности полетов, установленного в Правительственной программе безопасности полетов, в отношении деятельности организаций гражданской авиации и других вопросов, предусмотренных Авиационными правилами Республики

Таджикистан.

**Соответствующие нормы летной годности** — это всеобъемлющие и подробные нормы летной годности, установленные, принятые или признанные государством для рассматриваемого класса воздушных судов, двигателей или воздушных винтов.

**Стандарт компетентности** — это уровень эффективности, определенный как приемлемый при оценке достижения требуемого уровня квалификации.

**Техническое обслуживание** - это проведение работ, необходимых для обеспечения сохранения летной годности воздушного судна. Эти работы включают в себя контрольно-восстановительные мероприятия, проверки, замены, устранение дефектов, которые могут выполняться как отдельно, так и в комбинации, 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*, обеспечивающий точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна или точное воспроизведение беспилотного летающего аппарата (БПЛА), 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*, обеспечивающий реальное воспроизведение обстановки в кабине экипажа или реальное воспроизведение условий полета БПЛА 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*, оборудованный соответствующими приборами и который имитирует обстановку в кабине экипажа, аналогичную обстановке во время полета воздушного судна по приборам, или условия полета БПЛА 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 АПКР-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.

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

**Утвержденная организация по техническому обслуживанию** - организация, утвержденная государством в соответствии с требованиями главы 8 части I АПРТ-06 для выполнения технического обслуживания воздушных судов или их частей и функционирующая под контролем органа, утвержденного данным государством.

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

**Утвержденная учебная организация** — это организация, утвержденная Органом гражданской авиации и действующая под его контролем в соответствии с требованиями настоящих Правил для проведения обучения по утвержденной программе.

**Член врачебной комиссии** — это врач, прошедший специальную подготовку и обладающий практическим опытом в области авиационной медицины и опытом работы в авиации. Он назначается полномочным органом по выдаче свидетельств для проведения медицинских освидетельствований кандидатов на получение свидетельств или квалификационных отметок, для которых предусмотрены требования по медицинскому освидетельствованию.

**Член внешнего летного экипажа** — это лицо, обладающее свидетельством члена летного экипажа, на которого возложены обязанности по управлению БПЛА в течение служебного полетного времени.

**Член кабинного экипажа** — это лицо из авиационного персонала, которое выполняет обязанности на борту воздушного судна в интересах безопасности, а также для обслуживания пассажиров. Эти обязанности поручаются ему эксплуатантом или командиром воздушного судна, при этом он не является членом летного экипажа.

**Член летного экипажа** — это лицо, обладающее свидетельством члена летного экипажа, на которого возложены обязанности по управлению воздушным судном в течение служебного полетного времени.

**Эксплуатант** – юридическое лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

## § 2. Виды свидетельств

1. Свидетельства выдаются следующему авиационному персоналу гражданской авиации Республики Таджикистан:

- 1) лётный экипаж:
  - пилот-любитель (самолёт, дирижабль, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
  - пилот коммерческой авиации (самолёт, дирижабль, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
  - пилот многочленного экипажа (самолёт);
  - линейный пилот (самолёт, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
  - пилот-планерист;
  - пилот свободного аэростата;
  - штурман;
  - бортинженер;
  - бортмеханик;
  - бортоператор (наличие которого обосновывается судовой документацией воздушного судна);
  - кабинный экипаж;
  - внешний пилот (самолёт, дирижабль, планер, винтокрыл, воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы или свободный аэростат);
- 2) диспетчер управления воздушным движением;
- 3) инженерно-технический авиационный персонал:
  - инженер;
  - техник.
- 4) остальной авиационный персонал:
  - сотрудник по обеспечению полётов/полётный диспетчер;
  - оператор авиационной станции.

### **§ 3. Допуск к работе в качестве члена лётного экипажа.**

2. К выполнению функций члена лётного экипажа воздушного судна или члена внешнего лётного экипажа БПЛА, зарегистрированного в Республики Таджикистан, не допускается лицо, не имеющее действительного свидетельства, соответствующего требованиям настоящих Правил и обязанностям, которые это лицо выполняет.

3. Свидетельство члена лётного экипажа выдается государством регистрации данного воздушного судна или любым другим государством, при этом в последнем случае свидетельству придается сила государством регистрации данного воздушного судна.

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

5. При выполнении полетов члены лётного экипажа имеют при себе свое соответствующее свидетельство.

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

#### **§ 4. Выдача свидетельства**

7. АГА при ПРТ выдает свидетельства кандидатам, прошедшим профессиональную подготовку в утвержденных учебных организациях по утвержденной программе и продемонстрировавшим соответствующие знания, навыки и опыт.

8. АГА при ПРТ не выдает свидетельство кандидатам, имеющим непогашенную или неснятую судимость за совершение уголовного преступления.

– АГА при ПРТ выдает свидетельства гражданам Республики Таджикистан;

9. Действие свидетельства ограничивается сроком квалификационных отметок, медицинского сертификата соответствующего класса и другими предусмотренными настоящими правилами отметками.

10. Форма свидетельства установлена в приложении 1 настоящих Правил.

#### **§ 5. Выдача свидетельства кандидатам из государственной авиации**

1. АГА при ПРТ выдает свидетельства кандидатам из государственной авиации, имеющим соответствующий опыт, после прохождения специальной подготовки в утвержденных учебных организациях по одобренной программе перехода из государственной авиации в гражданскую и продемонстрировавшим необходимые знания, навыки и опыт.

2. Выдача свидетельств кандидатам из государственной авиации, вовлеченным в авиационные происшествия или инциденты, произошедшие по вине кандидата, запрещена.

3. Выдача свидетельств кандидатам из государственной авиации, уволенным из-за дисциплинарных взысканий, запрещена.

4. Кандидатам из государственной авиации выдаются все виды свидетельств кроме свидетельства линейного пилота. Опыт, полученный в системе государственной авиации, не учитывается для выдачи свидетельства линейного пилота.

5. Порядок выдачи свидетельств и признание опыта кандидатов из государственной авиации производится в соответствии с нормативно-правовыми актами, утверждёнными АГА при ПРТ.

#### **§ 6. Конверсия свидетельства**

6. АГА при ПРТ производит выдачу свидетельства на основе свидетельства, выданного компетентным органом гражданской авиации иностранного государства (конверсия).

7. При конверсии АГА при ПРТ выдает национальное свидетельство с квалификационными отметками, эквивалентными конвертируемому (исходному) свидетельству.

8. При конверсии АГА при ПРТ вправе определять и ограничивать выдачу свидетельства и квалификационных отметок конвертируемого свидетельства.

9. Конверсия свидетельства производится гражданам Республики Таджикистан, которые состоят в гражданстве РТ не менее 3 лет и имеют свидетельство иностранного государства.

10. Конверсия свидетельства производится иностранным гражданам в случаях нехватки авиационного персонала из числа граждан Республики Таджикистан.

11. Конверсия свидетельства иностранным гражданам допускается при условии, что:

– свидетельство выдано полномочным органом иностранного государства в соответствии с Приложением 1 к Чикагской Конвенции;

– кандидат прошел соответствующее медицинское освидетельствование в соответствии с настоящими правилами;

– кандидат имеет сертификат, подтверждающий уровень владения английским языком в соответствии с настоящими правилами;

– кандидат имеет действующее свидетельство, соответствующие квалификационные отметки, выданные компетентным органом гражданской авиации иностранного государства;

– кандидат на основании признания свидетельства, выданного другим государством, имеет налет не менее 1500 часов или был в составе экипажа не менее 36 месяцев на воздушных судах, зарегистрированных в реестре гражданских воздушных судов Республики Таджикистан;

– кандидат не был вовлечен в авиационное происшествие;

– кандидат не был вовлечен в инцидент по вине кандидата;

– кандидат не имеет непогашенную или неснятую судимость за совершение уголовного преступления;

– получено подтверждение действительности свидетельства, выданного другим государством.

12. АГА при ПРТ аннулирует свидетельство, выданное на основе конверсии иностранному гражданину в случаях если:

– обладатель свидетельства не выполнял в организациях ГА РТ свои обязанности, предусмотренные свидетельством, в течении одного года;

– при восполнении дефицита авиационного персонала соответствующей квалификации из граждан Республики Таджикистан.

13. АГА при ПРТ ведёт учёт и контроль выданных свидетельств на основе

конверсии.

14. кандидат на конвертацию свидетельства представляет в уполномоченный орган иностранное свидетельство и доказательный документ об опыте работы с соответствующей авиационной техникой, а также имеет категории на соответствующую авиационную технику по ТО ВС;

## **§ 7. Признания свидетельств авиационного персонала, выданных иностранными государствами**

15. Свидетельства авиационного персонала, выданные иностранными государствами, признаются в Республике Таджикистан действительными при условии, что требования, в соответствии с которыми такие свидетельства выданы, отвечают стандартам, установленным Международной организацией гражданской авиации (ИКАО).

Признание свидетельства авиационного персонала, выданного иностранным государством, осуществляется АГА при ПРТ с выдачей сертификата о признании свидетельства авиационного персонала (далее – Сертификат) по форме, согласно приложению 2 настоящих Правил.

16. АГА при ПРТ признаются следующие виды свидетельств авиационного персонала, выданные иностранными государствами:

- 1) пилота – любителя (самолета, вертолета, дирижабля, воздушного судна с системой увеличения подъемной силы);
- 2) пилота коммерческой авиации (самолета, вертолета, дирижабля, воздушного судна с системой увеличения подъемной силы);
- 3) пилота многочленного экипажа (самолета);
- 4) линейного пилота (самолета, вертолета, воздушного судна с системой увеличения подъемной силы);
- 5) пилота свободного аэростата;
- 6) пилота планера;
- 7) штурмана;
- 8) бортинженера (бортмеханика);
- 9) кабинного экипажа;
- 10) внешнего пилота (самолета, дирижабля, планера, винтокрыла, воздушного судна с системой увеличения подъемной силы или свободного аэростата);
- 11) персонала по техническому обслуживанию воздушных судов;

12) полетного диспетчера.

17. Порядок признания свидетельств авиационного персонала, выданных иностранными государствами

1) При первоначальном признании свидетельства авиационного персонала заявитель предоставляет АГА при ПРТ следующие документы:

- заявление на признание свидетельства авиационного персонала, выданного иностранным государством по форме, согласно приложению 3 к настоящим Правилам;

- копия удостоверения личности (паспорт) владельца свидетельства авиационного персонала;

- копия свидетельства авиационного персонала (все страницы, где имеются записи);

- копия медицинского сертификата соответствующего класса (для свидетельств пилотов, внешних пилотов, членов летного экипажа, отличных от пилотов);

- копия акта летной или тренажерной проверки за последние 12 месяцев для запрашиваемой квалификационной отметки по типу воздушного судна (для свидетельств пилотов, внешних пилотов и членов летного экипажа, отличных от пилотов);

- копии последних трех страниц летной книжки с записями или выписка из системы учета полетного времени авиакомпания, подтверждающая часы налета за последние 90 дней (для свидетельств пилотов, внешних пилотов и членов летного экипажа, отличных от пилотов);

- копии страниц индивидуального журнала (Logbook) за предшествующие 24 месяца с подтверждением опыта в техническом обслуживании соответствующего типа воздушного судна не менее 6 месяцев (для персонала по техническому обслуживанию воздушных судов);

- копия документа о демонстрации знаний по воздушному праву (air law), метеорологии (meteorology), эксплуатационным правилам (operational procedures), фразеологии (radiotelephony) с учетом особенностей законодательства Республики Таджикистан в области гражданской авиации (для свидетельств пилотов, внешних пилотов и членов летного экипажа, отличных от пилотов);

- копия документа о демонстрации знаний по Воздушному кодексу Республики Таджикистан (для свидетельств персонала по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудника по обеспечению полётов/полётный диспетчер).

2) При очередном (последующем) признании свидетельства авиационного персонала заявитель предоставляет в АГА при ПРТ следующие документы:

- заявление на признание свидетельства авиационного персонала, выданного иностранным государством по форме, согласно приложению 3 к настоящим Правилам;

- копия свидетельства авиационного персонала (все страницы, где имеются записи);

- копия медицинского сертификата соответствующего класса (для свидетельств пилотов, внешних пилотов, членов летного экипажа, отличных от пилотов);

- копия акта летной или тренажерной проверки за последние 12 месяцев для запрашиваемой квалификационной отметки по типу воздушного судна (для свидетельств пилотов, внешних пилотов и членов летного экипажа, отличных от пилотов);

- копии страниц индивидуального журнала (Logbook) за предшествующие 12 месяцев с подтверждением опыта в техническом обслуживании соответствующего типа воздушного судна не менее 6 месяцев (для персонала по техническому обслуживанию воздушных судов).

3) АГА при ПРТ в течение 5 рабочих дней рассматривает представленные документы и при предоставлении заявителем полного пакета документов, указанных в пп 1) или 2) настоящих пункта, направляет запрос в авиационные власти иностранного государства либо руководствуется информацией, опубликованной на их официальном сайте для подтверждения действительности свидетельства авиационного персонала, квалификационных и специальных отметок, медицинского сертификата, и иных разрешений, выданных данным государством.

После подтверждения действительности свидетельства авиационного персонала, квалификационных и специальных отметок, медицинского сертификата, и иных разрешений, выданных иностранным государством, АГА при ПРТ в течение 10 рабочих дней осуществляет выдачу Сертификата для свидетельства авиационного персонала, выданного иностранным государством, по форме согласно приложению 2 к

настоящих Правил, либо оформляет мотивированный отказ в признании свидетельства авиационного персонала иностранного государства, по основаниям указанным в пп 9 п 18 настоящих Правил.

При установлении факта неполноты представленных документов или отсутствия сведений, необходимых для проведения процедуры признания иностранного свидетельства авиационного персонала, АГА при ПРТ направляет заявителю уведомление о необходимости предоставления отсутствующих документов или сведений, предусмотренных пп 1) или 2) настоящего пункта и срока их предоставления.

Срок предоставления документов или сведений, указанных в уведомлении, составляет 5 рабочих дней со дня уведомления.

При непредставлении заявителем документов или сведений, указанных в уведомлении, в течение 5 рабочих дней со дня получения, АГА при ПРТ осуществляет возврат документов заявителю и прекращает их рассмотрение.

4) Сертификат заполняется на официальном языке ИКАО – английском.

5) Сертификат выдается заявителю или его представителю по доверенности.

6) Выданные сертификаты регистрируются в Реестре АГА при ПРТ.

18. Условия признания свидетельств авиационного персонала, выданных иностранными государствами:

1) АГА при ПРТ определяет порядок демонстрации знаний кандидатом, в соответствии с документом ИКАО 9379 AN/916 «Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой», с целью признания свидетельства авиационного персонала в следующих областях с учетом особенностей законодательства Республики Таджикистан в области гражданской авиации:

- для свидетельств пилотов, внешних пилотов, членов летного экипажа, отличных от пилотов:

а) воздушное право (air law);

б) метеорология (meteorology);

в) эксплуатационные правила (operational procedures);

г) фразеология (radiotelephony);

Для свидетельств персонала по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудника по обеспечению полётов/полётный диспетчер: - Воздушный кодекс Республики Таджикистан.

2) Сертификат является действительным в течение периода, не превышающего 12 месяцев.

Срок действия Сертификата определяется действительностью свидетельства авиационного персонала и содержащихся в свидетельстве квалификационных отметок, и (или) медицинского заключения.

3) Воздушное судно, зарегистрированное в Республике Таджикистан не эксплуатируется владельцем иностранного свидетельства авиационного персонала без Сертификата.

4) Период действия Сертификата не прерывается при условии, что очередное признание свидетельства осуществляется в течение 120 дней до окончания срока действия Сертификата.

При несоблюдении условия данного пункта, срок действия Сертификата определяется новой датой.

5) При истечении срока действия Сертификата более 12 месяцев, заявитель подает документы в соответствии с пп 1) п 17 настоящих Правил.

6) Документы для признания свидетельства предоставляются на официальных языках ИКАО – русском или английском.

7) Кандидат соответствует требованиям к опыту, указанным в Приложении 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу» к Конвенции.

8) Пилот, владеющий русским языком, но не владеющий английским языком, использует выданный Сертификат исключительно в пределах территории Республики Таджикистан.

Доказательством владения английским языком является подтверждение иностранного государства, выдавшего свидетельство авиационного персонала.

9) АГА при ПРТ отказывает в признании свидетельства, выданного иностранным государством по следующим основаниям:

- установление недостоверности документов, представленных заявителем для получения или продления срока действия Сертификата, и (или) данных (сведений), содержащихся в них;

- несоответствие кандидата и (или) представленных материалов, данных и сведений, необходимых для получения или продления срока действия Сертификата, установленным требованиям Воздушного кодекса Республики Таджикистан, Приложения 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу» к Конвенции и настоящих Правил;

- в отношении заявителя имеется вступившее в законную силу решение (приговор) суда о запрещении (ограничении) деятельности или отдельных видов деятельности, предусмотренных свидетельством авиационного персонала;

- в отношении заявителя имеется вступившее в законную силу решение суда, на основании которого он лишен специального права, связанного с получением Сертификата.

10) АГА при ПРТ приостанавливает действие Сертификата при:

- несоблюдении технологии выполнения работ, влияющих на летную годность воздушного судна;

- недостаточной профессиональной подготовки, выявленной при проверках;

- разовом грубом нарушении установленных требований при обеспечении и выполнении полетов, обслуживании воздушного движения и технического обслуживания;

- выполнении деятельности, связанной с управлением воздушным судном, техническим обслуживанием воздушных судов, обслуживанием воздушного движения в состоянии алкогольного, наркотического опьянения (их аналогов).

Срок приостановления действия Сертификата, не превышает 30 календарных дней со дня вручения уведомления лицу, чей Сертификат временно приостановлен.

11) АГА при ПРТ орган отзывает Сертификат:

- при получении Сертификата путем фальсификации представленных им документов;

- при фальсификации записей и связанных с ними данных, относящихся к выполнению служебных функций;

- по решению суда;

- при неустранении нарушений, указанных в пп 10 настоящего пункта в установленный срок.

12) АГА при ПРТ уведомляет в письменной форме об отзыве Сертификата лицо, являющееся обладателем Сертификата или руководителя организации гражданской авиации, в чьем подчинении находится указанное лицо, в течение 5 рабочих дней со дня принятия решения.

Владелец Сертификата или руководитель организации гражданской

авиации, в чьем подчинении находится владелец Сертификата, в течение 5 рабочих дней со дня получения уведомления возвращает Сертификат в АГА при ПРТ.

Возврат Сертификата осуществляется через суд в установленном законодательством порядке, при невозвращении Сертификата в установленный срок.

13) При принятии АГА при ПРТ решения об отзыве Сертификата, в Реестре, в графе «Примечание» делается запись об отзыве Сертификата с указанием даты отзыва.

14) Выдача Сертификата после его отзыва производится в порядке, предусмотренном пп 1) п 17 настоящих Правил.

15) Замена Сертификата производится при утере, хищении, порчи, смены фамилии, имени и технических причин.

16) Сертификат считается испорченным при невозможности прочтения записи, отметки, печати в результате изношенности или механического воздействия.

## **§ 8. Права обладателя свидетельства**

19. АГА при ПРТ не предоставляет обладателю свидетельства других прав, кроме тех, которые предусмотрены данным свидетельством.

## **§ 9. Годность по состоянию здоровья**

20. Для обязательного подтверждения соответствия требованиям, АГА при ПРТ, выдает обладателю свидетельства медицинское заключение 1, 2 или 3 класса.

21. Эта процедура может осуществляться выдачей отдельного медицинского сертификата.

22. Кандидат на получение свидетельства имеет, когда это предписывается, медицинское заключение, выданное в соответствии с положениями главы 14 настоящих правил.

23. АГА при ПРТ в рамках программы безопасности полетов применяет к процессу выдачи медицинского заключения обладателям свидетельств основные принципы управления безопасностью полетов, которые, как минимум, включают:

1) регулярный сбор и анализ случаев потери трудоспособности в полете;

2) регулярный сбор и анализ медицинских данных в процессе выдачи медицинских заключений для определения областей повышенного медицинского риска;

3) постоянную переоценку процесса выдачи медицинского заключения с акцентом на выявленные области повышенного медицинского риска.

24. АГА при ПРТ для держателей свидетельств, подлежащих медицинскому освидетельствованию, принимает надлежащие меры по санитарному просвещению с целью снижения будущих медицинских рисков для безопасности полетов.

25. Продолжительность срока действия медицинского заключения устанавливается в соответствии с положениями пункта 52.

26. Срок действия медицинского заключения может быть продлен по усмотрению АГА при ПРТ, на период до 45 дней.

27. За исключением случаев, предусмотренных в пункте 58, члены летного экипажа, внешнего летного экипажа или диспетчеры управления воздушным движением не могут пользоваться правами, предоставляемыми их свидетельствами, если у них нет действующего медицинского заключения, соответствующего их свидетельствам.

28. АГА при ПРТ назначает членов врачебной комиссии, имеющих соответствующую квалификацию и разрешение на медицинскую практику, для:

- медицинского освидетельствования состояния здоровья кандидатов;

- выдачи или возобновления их свидетельств или квалификационных отметок.

29. Члены врачебной комиссии и медицинский эксперт АГА при ПРТ проходят подготовку в области авиационной медицины и клинической медицины и на регулярной основе повышают свою квалификацию. Перед назначением члены врачебной комиссии и медицинский эксперт АГА при ПРТ демонстрируют требуемый уровень квалификации в области авиационной медицины.

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

31. Порядок сертификации медицинского учреждения, имеющего врачебную комиссию по медицинскому освидетельствованию авиационного персонала гражданской авиации, осуществляется в соответствии с документами, утверждёнными АГА при ПРТ.

32. Кандидаты на получение свидетельств или квалификационных отметок, для которых требуется подтверждение годности по состоянию здоровья, подписывают и представляют члену врачебной комиссии заявление по приложению 4 настоящих правил. В заявлении они указывают, проходили ли ранее такое обследование, если да, то сообщают дату, место и результаты последнего обследования. Также они информируют члена врачебной комиссии о случаях отказа, отмены или приостановления медицинского освидетельствования, если таковые имели место, и указывают причины этих решений.

33. О любом ложном заявлении, сделанном члену врачебной комиссии кандидатом на получение свидетельства или

квалификационной отметки, сообщается АГА при ПРТ для принятия соответствующих мер.

34. Закончив медицинское освидетельствование кандидата в соответствии с положениями главы 14 настоящих правил, председатель врачебной комиссии представляет АГА при ПРТ подписанное заключение или его эквивалент в соответствии с его требованиями, с подробным описанием результатов освидетельствования и оценки результатов годности по состоянию здоровья согласно приложению 6 настоящих правил. В случае отказа кандидату в выдаче медицинского заключения по состоянию здоровья председатель врачебной комиссии представляет АГА при ПРТ результаты медицинского освидетельствования согласно приложению 7 настоящих правил.

35. Если медицинское заключение представляется АГА при ПРТ в электронном формате, устанавливается адекватный метод идентификации членов врачебной комиссии.

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

37. АГА при ПРТ пользуется услугами медицинских экспертов для оценки результатов заключений, представленных для выдачи свидетельств членами врачебной комиссии.

38. От члена врачебной комиссии требуется, чтобы он представлял АГА при ПРТ достаточно информации для проведения проверок медицинских заключений.

39. Надзор за деятельностью врачебной комиссии и за медицинским обеспечением в учреждениях гражданской авиации Республики Таджикистан осуществляет АГА при ПРТ.

40. В случае несоответствия медицинским стандартам, предписанным в главе 14 настоящих правил для конкретного свидетельства, соответствующее медицинское заключение не выдаётся или не продлевается, если не будут выполнены следующие условия:

1) официальное медицинское заключение указывает на то, что в особых обстоятельствах несоблюдение заявителем какого-либо требования, не представляет угрозу безопасности полетов;

2) должным образом учтены способности, квалификация, опыт, навыки и условия работы заявителя;

3) свидетельство заявителя дополняется ограничениями, если безопасное выполнение обязанностей держателя зависит от соблюдения этих ограничений.

41. Если кандидату отказано в выдаче медицинского заключения, кандидат может обжаловать решение обратившись в АГА при ПРТ, который принимает окончательное решение о его годности по состоянию здоровья.

42. Члены врачебной комиссии, представители АГА при ПРТ, а также лицо, в распоряжении которого предоставляется медицинская информация, неуклонно соблюдают принцип конфиденциальности медицинской информации.

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

44. Когда это оправдано эксплуатационными соображениями, член врачебной комиссии определяет, в каком объеме относящаяся к делу медицинская информация представляется соответствующим должностным лицам АГА при ПРТ.

## **§ 10. Действительность свидетельств**

45. АГА при ПРТ, выдавший свидетельство, гарантирует, что его обладатель будет осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством или соответствующими квалификационными отметками, только в том случае, если он сохраняет свою квалификацию, а его опыт отвечает требованиям, установленным Республики Таджикистан.

46. АГА при ПРТ, выдавшее свидетельство, дает гарантию в том, что действительность свидетельства удовлетворяет другие Договаривающиеся государства.

47. Поддержание уровня квалификации членов летного экипажа или членов внешнего летного экипажа, занятых в коммерческих воздушных перевозках, устанавливается путем демонстрации ими своей квалификации в ходе проверок, в соответствии с положениями АП РТ-06.

48. Сведения о поддержании уровня квалификации регистрируются в документах эксплуатанта, в летной книжке и/или в свидетельстве члена летного экипажа или члена внешнего летного экипажа.

49. Члены летного экипажа и члены внешнего летного экипажа могут подвергаться проверке их квалификации на утвержденных АГА при ПРТ FSTD в той мере, которая приемлема.

50. Инструктивный материал по критериям квалификационной оценки тренажёрных устройств содержится в «Правилах по оценке тренажерных устройств имитации полета в гражданской авиации», утверждённым АГА при ПРТ.

51. Инструктивный материал по оценке риска содержится в Руководстве, утверждённом АГА при ПРТ.

52. За исключением случаев, предусмотренных в пунктах 53-58, медицинское заключение, выданное в соответствии с положениями пунктов 32 и 34, является действительным с даты медицинского освидетельствования в течение периода, не превышающего:

– 60 месяцев для свидетельства пилота любителя (самолет, дирижабль, вертолёт, воздушное судно с системой увеличения подъёмной

силы);

– 12 месяцев для свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолёт, воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);

– 12 месяцев для свидетельства пилота многочленного экипажа (самолет);

– 12 месяцев для свидетельства линейного пилота (самолет, вертолёт, воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);

– 60 месяцев для свидетельства пилота-планериста;

– 60 месяцев для пилота свободного аэростата;

– 12 месяцев для свидетельства штурмана;

– 12 месяцев для свидетельства бортинженера;

– 12 месяцев для свидетельства бортмеханика;

– 12 месяцев для свидетельства бортрадиста;

– 60 месяцев для свидетельства бортоператора;

– 48 месяцев для свидетельства диспетчера УВД;

– 48 месяцев для свидетельства внешнего пилота (самолет, дирижабль, планер, винтокрыл, воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы или свободный аэростат);

Примечание 1. Когда срок действия определяется в соответствии с пунктом 52 и его подпунктами, последний учитываемый 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.

53. Срок действия медицинского заключения может сокращаться по клиническим показаниям.

54. Если обладателями свидетельства линейного пилота (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 медицинского заключения сокращается до 6 месяцев.

55. Если обладателям свидетельства линейного пилота (самолет, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) и свидетельства пилота многочленного экипажа (самолет), выполняющим коммерческие воздушные перевозки, исполняется 60 лет, то период действительности медицинского заключения, указанного в пункте 52, сокращается до 6 месяцев.

56. 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 медицинского заключения, указанного в пункте 52 сокращается до 24 месяцев.

57. 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 медицинского заключения, указанного в пункте 52 дополнительно сокращается до 12 месяцев.

58. Медицинское переосвидетельствование обладателя свидетельства, который выполняет полеты в районе, удаленном от местонахождения средств проведения установленного медицинского осмотра, может быть отсрочено по усмотрению АГА при ПРТ при условии, что такая отсрочка будет предоставляться только как исключение и не будет превышать:

- одного периода продолжительностью 6 месяцев для члена летного экипажа воздушного судна, занятого некоммерческими полётами;

- двух последовательных периодов продолжительностью по 3 месяца каждый для члена летного экипажа воздушного судна, занятого коммерческими полётами, при условии, что в каждом случае данное 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. Такое медицинское заключение высылается полномочному органу, выдавшему данное свидетельство;

- для пилота-любителя – одного периода продолжительностью не более 24 месяцев, если медицинское освидетельствование проводится членом врачебной комиссии, назначенным полномочным органом государства в соответствии с положениями пункта 28, на территории которого временно находится кандидат. Такое медицинское заключение высылается полномочному органу, выдавшему данное свидетельство;

- двух последовательных периодов продолжительностью по 3 месяца каждый для члена внешнего летного экипажа.

## **§11. Продление и возобновление действия свидетельств и квалификационных (специальных) отметок**

59. Общие положения

1) Продление и возобновление действия свидетельств и квалификационных (специальных) отметок авиационного персонала осуществляются АГА при ПРТ с целью обеспечения поддержания необходимого уровня знаний, навыков, компетентности и медицинской пригодности для безопасного выполнения обязанностей.

2) Положения настоящего параграфа применяются ко всем владельцам свидетельств авиационного персонала, за исключением диспетчеров управления воздушного движения (УВД). Требования к продлению, возобновлению действия и поддержанию компетентности УВД определяются в Руководстве по подготовке персонала организации воздушного движения.

3) Владелец свидетельства обязан обеспечивать действительность всех квалификационных отметок и своевременное прохождение всех необходимых тренировок и проверок.

60. Продление действия свидетельства и квалификаций.

1) Продление проводится до истечения срока действия свидетельства или отметки при условии, что владелец:

- подтвердил продолжающуюся компетентность;
- прошёл периодическое или продолжающее обучение;
- обладает действующим медицинским свидетельством соответствующего класса, если применимо.

2) Конкретные требования к продлению, включая объём обучения, проверок и опыт, определяются соответствующими главами настоящих Правил.

3) Результаты обучения и проверок в рамках программы эксплуатанта или одобренной учебной организации принимаются как подтверждение компетентности.

61. Возобновление действия свидетельства и квалификаций:

1) При истечении срока действия владелец обязан пройти возобновление, включающее:

- а) оценку знаний, навыков и опыта;
- б) повторное обучение при выявлении несоответствия уровню компетентности;

в) проверку знаний и навыков для подтверждения способности безопасного выполнения обязанностей.

2) Объём повторного обучения определяется индивидуально с учётом опыта, сложности квалификации и времени с момента истечения срока действия:

а) менее 3 месяцев — обучение может не требоваться при подтверждении компетентности;

б) 3 месяца – 1 год — минимум две сессии для возобновления основных профессиональных навыков;

в) 1–3 года — минимум три сессии, включая отработку нештатных и аварийных процедур;

г) более 3 лет — обучение, эквивалентное первоначальному курсу.

3) Одобренная учебная организация разрабатывает индивидуальную программу обучения на основе результатов оценки, выдаёт документальное подтверждение в АГА при ПРТ.

62. Ограничения и последствия истечения срока действия:

1) Лицо не вправе использовать привилегии лицензии или отметки после истечения срока действия.

2) АГА при ПРТ вправе устанавливать дополнительные требования при значительном снижении компетентности.

63. Применение специальных положений:

1) Настоящий параграф применяется совместно с требованиями соответствующих глав Правил для:

– пилотов;

– дистанционных пилотов;

– персонала технического обслуживания и инженерного персонала;

– кабинный экипаж;

– операторов авиационных станций;

– иных категорий авиационного персонала, за исключением УВД.

2) В случае противоречия специальные требования соответствующих глав имеют приоритет.

## **§ 11. Ограничения по состоянию здоровья**

64. Обладатели свидетельств перестают пользоваться правами, предусмотренными их свидетельствами и внесёнными квалификационными отметками, когда наступают ограничения по состоянию здоровья.

65. АГА при ПРТ гарантирует, что обладателям свидетельств предоставляются ясные инструкции относительно заболеваний, имеющих отношение к безопасности полетов, а также порядок получения разъяснений и/или указаний от членов врачебной комиссии.

66. АГА при ПРТ гарантирует, что обладатели свидетельств не будут пользоваться правами, предусмотренными свидетельствами и квалификационными отметками, когда наступают ограничения по состоянию здоровья.

## **§ 12. Употребление психоактивных веществ**

67. Обладатели свидетельств не употребляют психоактивные вещества.

68. АГА при ПРТ гарантирует, что обладатели свидетельств авиационного персонала, употребляющие или употреблявшие ранее психоактивные вещества, будут отстранены от выполнения своих должностных обязанностей. Возвращение к выполнению должностных обязанностей возможно только после оценки врачебной комиссии.

## **§ 13. Подготовка по утвержденной программе и утвержденная учебная**

## **организация**

69. Подготовка по утверждённой программе обеспечивает уровень компетенции, как минимум равный уровню, достигаемому минимальными требованиями к опыту для персонала, не прошедшего такую подготовку.

70. Утверждение АГА при ПРТ учебной организации зависит от демонстрации своего соответствия требованиям настоящих Правил и АП РТ-19.

71. В АП РТ-19 содержатся положения об управлении безопасностью полетов для утвержденной учебной организации, которая в ходе предоставления своих услуг сталкивается с рисками для безопасности при производстве полетов воздушных судов. Дополнительный инструктивный материал содержится в документе 9859 ИКАО «Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП).

72. Инструктивный материал, касающийся порядка утверждения организаций, содержится в Правилах сертификации и выдачи сертификата авиационного учебного центра гражданской авиации, и Сертификационные требования к авиационным учебным центрам, осуществляющих подготовку персонала, утверждённом АГА при ПРТ.

73. Подготовка по утверждённой программе относится, главным образом, к подготовке для выдачи свидетельства или квалификационной отметки. Она не включает подготовку, которая может требоваться диспетчерам воздушного движения, лётным экипажам или внешним лётным экипажам для поддержания квалификации или получения эксплуатационного допуска после первоначальной выдачи свидетельства или квалификационной отметки.

74. Утверждённая квалификационная подготовка персонала по техническому обслуживанию воздушных судов и БПЛА проводится в утвержденной учебной организации.

75. Квалификационная подготовка по утвержденной программе членов внешнего лётного экипажа проводится в утвержденной учебной организации.

76. Квалификационная подготовка по утвержденной программе сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров проводится в утвержденной учебной организации.

## **§ 14. Владение языками**

77. Пилоты самолётов, дирижаблей, вертолётов 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 приложении 8 настоящих Правил.

78. Штурманы, бортрадисты, которые ведут радиотелефонную связь на борту воздушного судна, демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на уровне, указанном в требованиях к владению языками, приведенных в приложении 8 настоящих правил.

79. Бортинженеры, пилоты планеров и пилоты свободных аэростатов умеют говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимают его.

80. Владение языками пилотами самолётов, дирижаблей, вертолётчиков и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, внешними пилотами самолётов, дирижаблей, планеров, винтокрылов, воздушных судов с системой увеличения подъёмной силы или свободных аэростатов; штурманами, бортрадистами, которые ведут радиотелефонную связь на борту воздушного судна, диспетчерами воздушного движения и операторами авиационных станций, которые продемонстрировали владение языками на уровне ниже уровня специалистов (уровень б), официально оценивается через определенные периоды времени как указано ниже:

- лица, демонстрирующие владение языками на рабочем уровне (уровень 4), проходят аттестацию не реже одного раза в три года;
- лица, демонстрирующие владение языками на продвинутом уровне (уровень 5), проходят аттестацию не реже одного раза в шесть лет.

81. 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.

82. На практике возможны ситуации, когда членам летного экипажа и членам внешнего лётного экипажа потребуется говорить только на языке, обычно используемом наземной станцией.

## **§ 15. Проверка знаний и умений**

83. Проверка знаний кандидатов на получение свидетельств или квалификационных отметок в соответствии с настоящими правилами осуществляется методами, утверждёнными АГА при ПРТ. При необходимости проверку знаний могут проводить экзаменаторы, назначенные АГА при ПРТ.

84. Проверка умений кандидатов на получение свидетельств или квалификационных отметок в соответствии с настоящими правилами осуществляется экзаменаторами, назначенными АГА при ПРТ.

85. В целях проверки знаний и умений АГА при ПРТ, при

необходимости, может назначить специальную комиссию. Состав комиссии определяется АГА при ПРТ.

86. Результаты проверки знаний и умений подтверждаются выдачей соответствующего сертификата или другого документа установленной формы.

87. Наличие знаний, предусмотренных настоящими правилами, также подтверждается дипломом, сертификатом или другим документом, выданным кандидату соответствующим учебным заведением по подготовке авиационного персонала.

88. Если подготовка или квалификация кандидата не соответствует какому-либо из требований, предъявляемых к нему авиационным законодательством Республики Таджикистан, такой кандидат до выдачи ему свидетельства/признания его свидетельства или квалификационной отметки проходит соответствующую программу подготовки и проверку знаний и умений.

89. Знания, умения и опыт, полученные кандидатом в военных или других учебных организациях, признаются АГА при ПРТ в соответствующих частях, при условии, что имеются соответствующие документы, выданные такими учебными организациями и подтверждающие, что перечень и объем изученных дисциплин и практической подготовки, а также опыт кандидата отвечают требованиям настоящих Правил.

90. Требования к процедурам сертификации авиационного персонала. Для прохождения процедур сертификации авиационный персонал проходит соответствующую теоретическую, тренажёрную, практическую подготовку, проверку знаний и квалификационную проверку по утверждённой АГА при ПРТ программе и имеет медицинское заключение, подтверждающее годность по состоянию здоровья.

91. Требования к инструкторам изложены в соответствующем положении, утверждённом АГА при ПРТ.

92. Требования к экзаменаторам/назначенным экзаменаторам изложены в соответствующем положении, утверждённом АГА при ПРТ.

93. АГА при ПРТ производит надзор за исполнением делегированных функций (принятие экзаменов, производство летных проверок, проверок практических навыков и умений) на плановой и внеплановой основе.

## **§ 16. Замена свидетельства**

94. Замена свидетельства осуществляется в случае его утери на основании акта комиссии, созданной руководителем организации, в которой работает обладатель свидетельства, либо на основании документации или сведений, предоставленных соответствующим компетентным органом государства, подтверждающих факт утери

свидетельства.

95. Для замены свидетельства в АГА при ПРТ представляются следующие документы:

- заявление кандидата;
- материалы расследования и официальное заключение назначенной комиссии, а также доказательная документация и/или сведения соответствующего компетентного органа государства, подтверждающие факт утери свидетельства;
- представление установленного образца;
- лётная книжка для членов лётного экипажа или книжка диспетчера;
- медицинское заключение, подтверждающее годность по состоянию здоровья;
- документ, удостоверяющий личность и гражданство кандидата;
- фото в электронном виде размером 3х4 см в цветном изображении, в форменной одежде без головного убора.

96. Замена свидетельства осуществляется в случаях введения новой формы свидетельства, смены фамилии его обладателя, а также любых других случаях, когда состояние свидетельства становится таковым, что его использование становится невозможным или затруднительным.

97. Для замены свидетельства в АГА при ПРТ представляются следующие документы:

- заявление кандидата;
- представление установленного образца;
- заменяемое свидетельство;
- документ, удостоверяющий личность и гражданство кандидата;
- другие необходимые для данной процедуры документы.

98. Замененное свидетельство аннулируется АГА при ПРТ в установленном порядке, о чем в «Государственном Реестре выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Республики Таджикистан» вносится соответствующая запись.

## **§ 17. Аннулирование свидетельства**

99. Основными критериями, по которым принимается решение об аннулировании свидетельства, являются:

- 1) нарушение законодательства:
  - нарушение авиационного законодательства, правил и норм, которое привело к авиационному происшествию.
- 2) фальсификация данных:
  - предоставление ложной информации или подделка документов при получении/продлении свидетельства и/или квалификационных (особых) отметок;

– сокрытие информации, влияющей на получение свидетельства и/или квалификационных (особых) отметок.

3) употребление психоактивных веществ:

– выполнение обязанностей авиационного персонала под воздействием психоактивных веществ.

4) употреблении алкогольных напитков или наркотических средств:

– выполнение обязанностей авиационного персонала под воздействием алкоголя или наркотиков, или других психотропных веществ.

100. Аннулирование свидетельства осуществляется АГА при ПРТ после проведения соответствующего расследования и подтверждения фактов, указывающих на несоответствие держателя свидетельства установленным требованиям.

101. Аннулированное свидетельство уничтожается АГА при ПРТ в установленном порядке, о чем в «Государственном Реестре выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Республики Таджикистан» вносится соответствующая запись.

## **§ 18. Приостановление действия свидетельства**

102. Действие свидетельства и квалификационных (особых) отметок авиационного персонала гражданской авиации приостанавливается при:

1) медицинских ограничениях:

– в случае выявления у держателя свидетельства медицинских проблем или ухудшения состояния здоровья, препятствующих безопасному выполнению обязанностей;

– отказ от прохождения обязательного медицинского освидетельствования;

2) нарушениях авиационных правил:

– нарушение правил и норм, регулирующих деятельность гражданской авиации;

– нарушение правил эксплуатации воздушных судов, обслуживания воздушного движения, несанкционированные полеты и пренебрежение инструкциями, которые привели к серьёзным инцидентам;

3) наличии юридических оснований:

– вынесение судебного решения о приостановке действия свидетельства;

– наличие непогашенной судимости;

4) несоответствии требованиям по знанию языка:

– если свидетельство включает требования по знанию английского языка, и держатель не может подтвердить соответствующий уровень владения языком;

5) отказе от выполнения законных приказов и распоряжений, связанных с безопасностью полетов и выполнением служебных обязанностей;

6) несоблюдении правил охраны труда и техники безопасности;

7) систематически повторяющихся нарушениях внутреннего распорядка, таких как несвоевременное выполнение задач, пренебрежение обязательствами, неподобающие действия и поведение на рабочем месте;

8) обнаружении недостоверной информации или подлоге документов:

– предоставление ложной информации в документации, связанной с эксплуатацией воздушных судов (обслуживанием воздушным движением) или медицинским освидетельствованием;

– подлог или изменение записей в летных книжках, медицинских справках и других официальных документах;

103. Перечисленные нарушения в пункте 102 могут привести к приостановке действия свидетельства авиационного персонала в зависимости от степени тяжести нарушения и его последствий.

104. Приостановка действия свидетельства осуществляется АГА при ПРТ после проведения соответствующего расследования и подтверждения фактов, свидетельствующих о несоответствии держателя свидетельства установленным требованиям.

105. АГА при ПРТ, проведя соответствующее расследование и подтвердив факты, свидетельствующие о несоответствии держателя свидетельства установленным требованиям, может принять решение об аннулировании свидетельства или/и квалификационных (особых) отметок, учитывая степень тяжести нарушения и его последствия.

## **§ 19. Приостановление действия признания свидетельства, выданного другим государством**

106. Действие признания свидетельства, выданного другим государством (далее признание свидетельства) и квалификационных (особых) отметок авиационного персонала гражданской авиации приостанавливается при:

1) медицинских ограничениях:

– в случае выявления у держателя свидетельства медицинских проблем или ухудшения состояния здоровья, препятствующих безопасному выполнению обязанностей;

– отказ от прохождения обязательного медицинского освидетельствования;

2) нарушениях авиационных правил:

– нарушение правил и норм, регулирующих деятельность гражданской авиации;

– нарушение правил эксплуатации воздушных судов, обслуживания воздушного движения, несанкционированные полеты и пренебрежение инструкциями, которые привели к серьёзным инцидентам;

3) несоответствии квалификационным требованиям:

– неудовлетворительные результаты прохождения квалификационных проверок умений и знаний;

– неудовлетворительные результаты прохождения тренажерной подготовки;

– не прохождение необходимого обучения/тренингов для поддержания квалификации;

4) наличии дисциплинарных нарушений:

– несоблюдение процедур и инструкций, направленных на обеспечение безопасности полетов;

– пренебрежение правилами предполетной подготовки, включая проверку технического состояния оборудования воздушного судна;

– нарушение установленного маршрута, изменение высоты/скорости полета без разрешения;

– неисполнение или неправильное исполнение обязанностей, приводящее к повреждению воздушного судна или его оборудования;

– использование неисправного или неправильно подготовленного воздушного судна для полетов;

– регулярные опоздания или отсутствие на рабочем месте без уважительных причин;

– неявка на тренировки, инструктажи, экзамены и другие мероприятия, связанные с поддержанием квалификации;

5) наличии юридических оснований:

– вынесение судебного решения о приостановке действия признания свидетельства;

– возбуждение уголовного дела в отношении держателя признания свидетельства;

6) несоответствии требованиям по знанию языка:

– если есть требования по знанию английского языка, и держатель признания свидетельства не может подтвердить соответствующий уровень владения языком;

7) отказе от выполнения законных требований, приказов и распоряжений, связанных с безопасностью полетов и выполнением служебных обязанностей;

8) несоблюдении правил охраны труда и техники безопасности;

9) систематических нарушениях внутреннего распорядка, таких как, опоздания к началу рабочего дня, несвоевременное выполнение задач, пренебрежение обязательствами, неподобающие действия и поведение на рабочем месте;

10) обнаружении недостоверной информации или подлоге документов:

– предоставление ложной информации в документации, связанной с эксплуатацией воздушных судов или медицинским освидетельствованием;

– подлог или изменение записей в летных книжках, медицинских справках и других официальных документах.

107. Перечисленные нарушения в пункте 106 могут привести к временной или постоянной приостановке действия признания свидетельства авиационного персонала, в зависимости от степени тяжести нарушения и его последствий.

108. Приостановление действия признания свидетельства осуществляется АГА при ПРТ после проведения соответствующего расследования и подтверждения фактов, свидетельствующих о несоответствии держателя признания свидетельства установленным требованиям.

109. АГА ПРИ ПРТ, проведя соответствующее расследование и подтвердив факты, свидетельствующие о несоответствии держателя признания свидетельства установленным требованиям, может принять решение об аннулировании признания свидетельства, учитывая степень тяжести нарушения и его последствия.

110. Аннулированное признание свидетельства уничтожается АГА при ПРТ в установленном порядке, о чем в «Журнале регистрации признаний свидетельств авиационного персонала, выданных другим государством» вносится соответствующая запись.

## **§20. Выявление нарушений и меры принудительного воздействия – физические лица**

111. Если в ходе надзорной деятельности или иными способами АГА при ПРТ получены доказательства несоответствия применимым требованиям со стороны лица, имеющего лицензию, сертификат, рейтинг или аттестацию, выданные в соответствии с правилами АГА при ПРТ должна оформить выявленное несоответствие, зарегистрировать его и уведомить об этом держателя лицензии, сертификата, рейтинга или аттестации в письменной форме.

112. После оформления такого несоответствия АГА при ПРТ проводит расследование. Если факт несоответствия подтверждается, то она должна:

1) ограничить, приостановить или аннулировать лицензию, сертификат, рейтинг или аттестацию, если выявлено нарушение, влияющее на безопасность; и

2) принять любые дополнительные меры принудительного воздействия, необходимые для предотвращения продолжения несоответствия.

113. В соответствующих случаях АПР при ПРТ информирует лицо или организацию, выдавшую медицинское свидетельство или аттестацию.

114. Если в ходе надзора или иным способом получены доказательства несоответствия применимым требованиям со стороны лица, которое подпадает под действие требований, но не имеет лицензии, сертификата, рейтинга или аттестации, выданных в соответствии с правилами АГА при ПРТ, то АГА при ПРТ принимает любые меры принудительного воздействия, необходимые для предотвращения продолжения такого несоответствия.

115. Ограничение, приостановление или аннулирование лицензий, рейтингов, сертификатов или аттестаций

116. Если держатель свидетельства, рейтинга, сертификата или аттестации не соответствует или перестает соответствовать применимым требованиям, АГА при ПРТ принимает меры принудительного воздействия, соразмерные характеру выявленного несоответствия. Например, если требуемая для выдачи свидетельства пилота подготовка была пройдена не полностью, АГА при ПРТ может, в зависимости от объёма и характера отсутствующих элементов подготовки, принять решение о приостановлении свидетельства до момента завершения отсутствующих элементов подготовки и прохождения нового квалификационного экзамена, вместо её аннулирования.

## **§ 21. Условия восстановления действия свидетельства**

117. Заявитель устраняет все нарушения, ошибки или несоответствия.

118. Подача заявления о восстановлении в АГА при ПРТ, сопровождается документами, подтверждающими устранение причин приостановки.

119. АГА при ПРТ может требовать проведения проверки или инспекции для подтверждения устранения причины приостановки.

120. Окончательное решение о восстановлении действия свидетельства принимает АГА при ПРТ на основании проведенной проверки и анализа представленных документов.

121. После принятия положительного решения выдается соответствующий акт или приказ о восстановлении действия свидетельства, который подтверждает возобновление его юридической силы.

## **§ 22. Условия восстановления действия признания свидетельства, выданного другим государством**

122. Заявитель устраняет все нарушения, ошибки или несоответствия.

123. Заявитель подает заявление о восстановлении в АГА при ПРТ

с документами, подтверждающими устранение причин приостановки.

124. АГА при ПРТ может требовать проведения проверки или инспекции для подтверждения устранения причины приостановки.

125. Окончательное решение о восстановлении действия признания свидетельства принимает АГА при ПРТ на основании проведенной проверки и анализа представленных документов.

### **§ 23. Делегирование функции АГА при ПРТ по сертификации авиационного персонала**

126. АГА при ПРТ в случае необходимости делегирует часть своих функций соответствующим организациям гражданской авиации или лицам с соответствующей квалификацией в части:

- проверок квалификации (знаний и умений);
- медицинского освидетельствования.

127. Порядок делегирования функций осуществляется соответствующим нормативно-правовыми актами, утвержденными АГА при ПРТ.

128. АГА при ПРТ осуществляет надзор за организациями гражданской авиации или лицами с соответствующей квалификацией, которым делегированы функции.

### **§ 24. Освобождения/отступления**

129. АГА при ПРТ утверждает нормативные положения, в рамках которых могут предоставляться освобождения/отступления, и устанавливает правила и условия для их предоставления в официальных руководствах.

## **Глава 2. Свидетельства и квалификационные отметки пилотов**

### **§ 1. Общие требования к выдаче свидетельств**

130. Сроки действия квалификационных отметок определяются АГА при ПРТ на основании требования международных стандартов.

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

- 1) самолет;
- 2) дирижабль объемом более 4600 м<sup>3</sup>;
- 3) свободный аэростат;
- 4) планер;
- 5) вертолет;
- 6) воздушное судно с системой увеличения подъемной силы.

132. Вид воздушного судна указывается в названии самого

свидетельства или вносится в свидетельство как квалификационная отметка о виде.

133. Если обладатель свидетельства пилота претендует на получение свидетельства для дополнительного вида воздушных судов, АГА при ПРТ:

– выдает обладателю указанного свидетельства дополнительное свидетельство пилота для данного вида воздушных судов или;

– вносит в первоначально выданное свидетельство новую квалификационную отметку о виде при условии выполнения положений пунктов 137-140.

134. Кандидат, до того, как ему будет выдано свидетельство или квалификационная отметка, отвечает требованиям по возрасту, знаниям, опыту, летной подготовке, умению и годности по состоянию здоровья, установленным для данного свидетельства или квалификационной отметки.

135. Кандидат на получение свидетельства или квалификационной отметки демонстрирует соответствие установленным требованиям к знаниям и умениям, определенным полномочным органом.

136. АГА при ПРТ вносит квалификационную отметку о типе воздушного судна с системой увеличения подъемной силы в свидетельство пилота самолета или вертолета. Эта отметка подтверждает, что воздушное судно относится к категории воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. Подготовка для получения такой отметки проводится на курсах по утвержденной программе, которая учитывает предыдущий опыт кандидата на самолете или вертолете и включает все соответствующие аспекты эксплуатации воздушного судна с системой увеличения подъемной силы.

## **§ 2. Квалификационные отметки о виде**

137. Квалификационные отметки о виде, если таковые предусматриваются, относятся к видам воздушных судов.

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

139. В любой дополнительной квалификационной отметке о виде, вносимой в свидетельство пилота, указываются права, предусматриваемые данной квалификационной отметкой.

140. Обладатель свидетельства пилота, желающий получить дополнительные квалификационные отметки о виде, удовлетворяет требованиям настоящих правил в отношении прав, предусмотренных соответствующей квалификационной отметкой.

## **§ 3. Квалификационные отметки о классе и типе**

141. Квалификационные отметки окласе устанавливаются для самолетов, сертифицированных для полетов с одним пилотом, и включают:

- 1) с одним двигателем, сухопутный;
- 2) с одним двигателем, гидросамолёт;
- 3) многодвигательный, сухопутный;
- 4) многодвигательный, гидросамолет.

142. Квалификационные отметки о классе устанавливаются для вертолётов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, сертифицированных для полетов с одним пилотом, и включают:

- 1) с одним двигателем, сухопутный;
- 2) с одним двигателем, поплавковый (оборудованный баланетами и поплавками);
- 3) многодвигательный, сухопутный;
- 4) многодвигательный, поплавковый (оборудованный баланетами и поплавками).

143. Квалификационные отметки о типе устанавливаются для:

- 1) воздушного судна, сертифицированного для полета с минимальным экипажем, по крайней мере из двух пилотов;
- 2) вертолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы, сертифицированного для полета с одним пилотом;
- 3) любого воздушного судна, когда полномочный орган по выдаче свидетельств считает это необходимым в интересах безопасности полётов.

Примечание 1. В рамках настоящих Правил в 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. В рамках настоящих Правил требования к квалификационным отметкам о классе и типе для планеров и свободных аэростатов не определены. Если кандидат демонстрирует необходимые умения и знания для первичной выдачи свидетельства пилота, в свидетельство вносятся отметка о виде и квалификационные отметки, соответствующие классу и/или типу воздушных судов, использованных во время проверки.

144. Если обладатель свидетельства впервые получает свидетельство члена экипажа или квалификационную отметку о виде или классе воздушного судна и допускается к выполнению полетов под контролем уполномоченного инструктора для выполнения коммерческих полетов, то на период таких полетов в свидетельство заявителя вносится квалификационная отметка о праве выполнения функций данного члена экипажа. При этом к наименованию должности члена экипажа добавляется слово «стажер» через дефис.

Примечание. Примером записи о квалификационной отметке члена экипажа-стажера может служить запись «командир воздушного судна-стажер» или «КВС-стажер».

#### **§ 4. Условия, при которых требуется получение квалификационных отметок о классе и типе**

145. АГА при ПРТ, 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:

- соответствующей квалификационной отметки о классе воздушного судна согласно положениям пункта 141 или;
- отметки о типе воздушного судна, когда это требуется в соответствии с положениями пункта 143.

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

147. Для учебных, испытательных или специальных некоммерческих полетов без пассажиров АГА при ПРТ вместо квалификационной отметки о классе или типе, вносимой в соответствии с положениями пункта 145, может выдавать обладателю свидетельства специальное письменное разрешение. Срок действия этого разрешения ограничен временем, необходимым для завершения конкретного полета.

#### **§ 5. Требования к квалификационным отметкам о классе и типе**

148. Квалификационная отметка о классе присваивается, если кандидат продемонстрировал уровень навыков, соответствующий требованиям свидетельства для класса воздушного судна, по которому он желает получить квалификационную отметку.

149. Квалификационная отметка о типе, требуемая в соответствии с пунктом 143 подпунктом 1) присваивается, если кандидат:

1) приобрел под надлежащим контролем опыт на соответствующем типе воздушного судна и/или соответствующем 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 (двигателя, систем и планера);
- 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;

– порядок действий при потере экипажем трудоспособности и порядок координации действий экипажа, включая распределение задач по пилотированию;

– взаимодействие членов экипажа и применение контрольных карт;

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

3) продемонстрировал, на уровне обладателя свидетельства линейного пилота, объем знаний, определенный полномочным органом по выдаче свидетельств.

150. Квалификационная отметка о типе, требуемая в соответствии с пунктом 143 подпунктами 2) и 3), присваивается, если кандидат продемонстрировал умения и знания, необходимые для безопасного выполнения полетов на соответствующем типе воздушного судна, и отвечающие требованиям к выдаче свидетельств и выполнению функций пилота.

## **§ 6. Использование FSTD для приобретения опыта и проверки умений**

151. Использование FSTD для приобретения опыта или выполнения маневров, требуемых при демонстрации умений для получения свидетельства или квалификационной отметки, утверждается АГА при ПРТ, гарантирующим соответствие FSTD поставленной задаче.

### **7. Условия, при которых требуется квалификационная отметка о праве на полёты по приборам**

152. АГА при ПРТ, выдавший свидетельство пилота, не допускает его обладателя к выполнению функций командира или второго пилота воздушного судна при полетах по приборам (ППП) без соответствующего разрешения. Это разрешение включает внесение квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, соответствующей виду воздушного судна.

153. Квалификационная отметка о праве на полеты по приборам вносится в свидетельство линейного пилота (самолет, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы, дирижабль) и свидетельство пилота коммерческой авиации (самолет, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы, дирижабль).

154. Положения пунктов 151 и 152 настоящих правил не исключают выдачи свидетельства, составной частью которого является квалификационная отметка о праве на полеты по приборам.

## **§ 8. Условия, при которых требуется получение разрешения на проведение подготовки**

155. АГА при ПРТ, выдавший свидетельство пилота, не разрешает его обладателю заниматься летным обучением, необходимым для получения свидетельства или квалификационной отметки, без соответствующего разрешения. Это разрешение включает:

- квалификационную отметку пилота-инструктора в свидетельстве пилота, или;
- полномочия на выполнение функции представителя утвержденной организации, которой АГА при ПРТ поручил осуществлять летное обучение или;
- специальное разрешение органа, выдавшего свидетельство.

156. АГА при ПРТ не разрешает лицу проводить обучение на FSTD, необходимом для получения свидетельства или квалификационной отметки, если это лицо не обладает соответствующим свидетельством, летной подготовкой и опытом, либо не получило соответствующего разрешения от АГА при ПРТ.

## **§ 9. Учёт полётного времени**

157. Пилоту-студенту или обладателю свидетельства пилота полностью засчитывается все время полета, включая время самостоятельных полетов, полетов с инструктором на самолете с двойным управлением и полетов в качестве командира воздушного судна. Это время включается в общее требуемое время полета для получения первичного свидетельства пилота или свидетельства пилота более высокого класса.

158. Обладателю свидетельства пилота, выполняющему функции второго пилота на рабочем месте пилота на воздушном судне, сертифицированном для эксплуатации одним пилотом, но для эксплуатации которого по требованию АГА при ПРТ необходимо наличие второго пилота, засчитывается не более 50 процентов полетного времени в качестве второго пилота в суммарном времени полета, требующегося для получения свидетельства пилота более высокого класса. АГА при ПРТ может разрешить полностью засчитать это полетное время в суммарном времени полета, если воздушное судно оборудовано для выполнения полета вторым пилотом и эксплуатируется многочисленным экипажем.

159. 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 полета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.

160. 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.

## **§ 10. Ограничение прав пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращение действия прав пилотов, достигших 65-летнего возраста**

161. АГА при ПРТ, не допускает к выполнению полётов:

- командира воздушного судна возраст которого превышает 60 лет, если возраст другого пилота также превышает 60 лет;
- командира воздушного судна достигшего возраста 65 лет;
- второго пилота достигшего возраста 65 лет.

162. Обладатели свидетельств штурмана, бортинженера (бортмеханика), бортрадиста, бортоператора, достигшие 65-летнего возраста, допускаются к выполнению международных полетов при наличии:

- медицинского заключения о состоянии здоровья, соответствующего виду свидетельства;
- представленного эксплуатантом анализа рисков для безопасности полётов при использовании авиационного персонала, достигшего 65-летнего возраста.

## **§ 11. Профессиональная подготовка инспекторов АГА при прт по специальности «Пилот»**

163. Инспектор АГА при ПРТ, обладающий свидетельством пилота, поддерживает соответствующий уровень профессиональной подготовки (квалификации) в соответствии с утвержденной программой подготовки эксплуатантов воздушных судов и требованиями настоящих правил:

- проходить обучение на курсах по поддержанию профессионального уровня;
- проходить подготовку на авиационных тренажёрах;
- проходить лётную подготовку с эксплуатацией авиационной техники;
- в соответствии с квалификационной отметкой и типом воздушного судна, а также руководства по производству полётов эксплуатанта приобретать и поддерживать опыт, умения и навыки выполнения полёта в объёме не менее 20 часов в месяц в течении календарного года на воздушных судах эксплуатанта.

## **§ 12. Свидетельство пилота-любителя**

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

- 1) кандидат не моложе 17 лет;
- 2) кандидат обладает уровнем знаний, соответствующим правам, предоставляемым владельцу свидетельства пилота-любителя, и соответствует виду воздушного судна, для которого выдается свидетельство, по крайней мере в следующих областях:
  - а) воздушное право:
    - правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства пилота-любителя;
    - правила полетов;
    - порядок установки высотомера;
    - соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;
  - б) общие знания по воздушным судам применительно к самолетам, дирижаблям, вертолетам и воздушным судам с системой увеличения подъемной силы:
    - принципы эксплуатации и работы двигателей, систем и приборного оборудования;
    - эксплуатационные ограничения соответствующих видов воздушных судов и двигателей; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;
    - для вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод), где это применимо;
    - для дирижаблей: физические характеристики и практическое применение газов;
  - в) лётные характеристики и планирование:
    - влияние загрузки и распределения массы на лётные характеристики; расчеты массы и центровки;
    - использование и практическое применение параметров взлетных, посадочных и других характеристик;
    - предполетное планирование и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по ПВП на частных воздушных судах;
      - подготовка и заполнение планов полета УВД;
      - соответствующие правила обслуживания воздушного движения;
      - порядок донесений о местоположении;
      - порядок установки высотомера;
      - выполнение полетов в районах с интенсивным движением;
  - г) возможности человека:
    - возможности человека, включая принципы КУО;
  - д) метеорология:
    - применение основ авиационной метеорологии и правил получения и использования метеорологической информации;

- измерение высоты;
- опасные метеорологические условия; е) навигация:
- практические аспекты навигации и методы счисления пути;
- пользование аэронавигационными картами; ж) эксплуатационные правила;
- применение методов КУО в эксплуатационной обстановке;
- порядок установки высотомера;
- использование аэронавигационной документации, такой как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения;
- 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;
- 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; з) основы полета;
- и) радиотелефония:
- правила ведения связи и фразеология применительно к полетам по

#### ПВП;

- действия при отказе связи;
- 3) кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида полеты и маневры, со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-любителя, а также умение:
- а) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;
  - б) управлять воздушным судном в пределах его ограничений;
  - в) плавно и точно выполнять все маневры;
  - г) принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете;
  - д) применять знания в области навигации;
  - е) постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;
- 4) кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

165. При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 45-

58, 64-66, 67-69, 77-78 и 130-162 свидетельство пилота-любителя дает право выполнять функции, но не за плату, командира или второго пилота воздушного судна соответствующего типа, выполняющего не коммерческие полеты.

166. Прежде чем осуществлять права ночью, обладатель свидетельства проходит обучение на воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением с инструктором. Это обучение включает:

- выполнение полетов в ночное время (взлеты, посадки);
- практические аспекты использования навигационного оборудования кабины воздушного судна;
- методы счисления пути;
- использование полетных карт и сборников аэронавигационной информации.

167. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для самолета:

1) кандидат имеет налет не менее 45 часов в ходе прохождения утвержденного курса подготовки в качестве пилота самолета в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой. АГА при ПРТ определяет приемлемость включения в этот общий налет (45 часов) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором:

- на FSTD: время полетов на таком тренажере не превышает 5 часов при общем налете не менее 40 часов или;
- на заявленном типе воздушного судна: время полетов не превышает 5 часов при общем налете не менее 40 часов или;
- тренаж в кабине: время тренажа не превышает 5 часов при общем налете не менее 45 часов;

2) если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушного судна другого типа, АГА при ПРТ определяет приемлемость учета этого налета. При положительном решении налет на самолете будет учтен к требуемому налёту на самолёте, а налет на вертолете - к требуемому налёту на вертолёте, что может привести к возможному снижению требований подпункта 1) настоящего пункта к времени налета;

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

4) 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, соответствующего требованиям, предъявляемым к пилоту-любителю, как минимум в следующих областях:

- а) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;
- б) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание самолета;
- в) аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;
- г) управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;
- д) полеты на критически низких воздушных скоростях; распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него;
- е) полеты на критически высоких воздушных скоростях; определение и выход из крутого снижения по спирали;
- ж) взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;
- з) взлеты с коротким разбегом (с укороченной летной полосы и с учетом высоты пролета препятствий); посадки на аэродром ограниченных размеров;
- и) полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости;
- к) полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути, и, при наличии, радионавигационных средств;
- л) работа в аварийном режиме, включая имитацию неисправностей бортового оборудования;
- м) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения, правил радиотелефонной связи и фразеологии;
- н) правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в пункте 167 подпункт 4)-и (полёт по ППП) и летная подготовка в ночное время с инструктором на самолетах с двойным управлением, указанная в пункте 166, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование самолетом по ППП.

168. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационных отметок для пилотов вертолета:

1) кандидат имеет налет не менее 45 часов в ходе прохождения утвержденного курса подготовки в качестве пилота вертолёт в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой. АГА при ПРТ определяет приемлемость включения в этот общий налет (45 часов) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором:

- на FSTD: время полетов на таком тренажере не превышает 5 часов при общем налете не менее 40 часов или;
- на заявленном типе воздушного судна: время полетов не превышает 5 часов при общем налете не менее 40 часов или;
- тренаж в кабине: время тренажа не превышает 5 часов при

общем налете не менее 45 часов;

2) если кандидат имеет налет в качестве пилота вертолёта другого типа, АГА при ПРТ определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно возможную степень снижения требований подпункта 1) настоящего пункта к времени налета;

3) кандидат имеет не менее 10 часов самостоятельного налета на вертолётах под руководством уполномоченного пилота-инструктора в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой, включая 5 часов самостоятельного налета по маршруту. При этом, по крайней мере, один полет выполняется по маршруту протяженностью не менее 270 км (150 миль) с посадкой до полной остановки на двух различных аэродромах;

4) кандидат прошел летную подготовку на вертолётах с двойным управлением по программе, включающей не менее 20 часов, под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилоту-любителю, как минимум, в следующих областях:

- а) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;
- б) предполетная подготовка, включая расчет массы и центровки, осмотр и обслуживание вертолета;
- в) аэродромное движение и полеты по схеме движения, методы и меры предотвращения столкновений;
- г) управление вертолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;
- д) вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях;
- е) методы вывода из режима малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;
- ж) маневрирование на земле и опробование двигателя; висение;
- з) взлеты и посадки – в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном;
- и) взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; к) техника взлета и посадки в максимальном режиме;
- л) производство полетов с площадок ограниченных размеров;
- м) быстрые остановки;
- н) полеты по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методов счисления пути и, при их наличии, радионавигационных средств, включая, по крайней мере, часовой полет;
- о) действия в аварийной обстановке, включая имитацию неисправностей бортового оборудования; заход на посадку в режиме авторотации;
- п) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с такого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;

р) правила ведения связи и фразеология;

5) кандидат проходит лётное обучение полетам по приборам под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Пилот-инструктор обеспечивает получение кандидатом опыта полетов только по приборам, включая выполнение разворота на  $180^\circ$  в горизонтальной плоскости на вертолёт, оборудованном соответствующими приборами.

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в пункте 168 подпункте 5) и летная подготовка в ночное время с инструктором на вертолётах с двойным управлением, указанная в пункте 166, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование вертолетов по ППП.

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

1) кандидат имеет налет не менее 40 часов в качестве пилота воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. Орган, выдающий свидетельства, определяет приемлемость включения в этот общий налет (40 часов) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором:

– на FSTD: время полетов на таком тренажере не превышает 5 часов при общем налете не менее 40 часов или;

– на заявленном типе воздушного судна: время полетов не превышает 5 часов при общем налете не менее 40 часов или;

– тренаж в кабине: время тренажа не превышает 5 часов при общем налете не менее 40 часов;

2) если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов с системой увеличения подъёмной силы других типов, АГА при ПРТ определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований подпункта 1) настоящего пункта к времени налета;

3) кандидат имеет не менее 10 часов самостоятельного налета на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы под руководством уполномоченного пилота-инструктора, включая 5 часов 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;

4) кандидат прошел летную подготовку на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы с двойным управлением по программе, включающей не менее 20 часов, под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилоту-любителю, по крайней мере, в следующих областях:

а) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

- б) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание воздушного судна с энергетической системой увеличения подъемной силы;
- в) аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;
- г) управление воздушным судном с системой увеличения подъемной силы с помощью внешних визуальных ориентиров;
- д) маневрирование на земле и опробование двигателей;
- е) висение и выполнение безостановочных взлетов и набора высоты;
- ж) висение и непрерывный заход на посадку и посадка – в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном; з) взлеты и посадки с минимальной потребной тягой;
- и) техника взлета и посадки в максимальном режиме;
- к) производство полетов с площадок ограниченных размеров; л) быстрые остановки;
- м) полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости;
- н) вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях;
- о) методы вывода из режимов малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;
- п) 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 часа;
- р) действия в аварийной обстановке, включая имитацию отказов оборудования воздушного судна с системой увеличения подъемной силы;
- с) восстановление тяги для авторотации и заход на посадку в режиме авторотации, где это применимо;
- т) отказ трансмиссии и соединительного вала, где это применимо;
- у) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;
- ф) правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в пункте 169 подпункте 4)-м (полёт только по приборам), и летная подготовка в ночное время с инструктором на воздушном судне с двойным управлением, указанная в пункте 166, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование воздушных судов с системой увеличения подъемной силы по ППП.

170. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для дирижабля:

- 1) кандидат имеет налет не менее 25 часов в качестве пилота на

дирижаблях, включая, по крайней мере:

а) 3 часов учебного полета по маршруту на дирижабле, включая полет по маршруту общей протяженностью не менее 45 км (25 м. миль);

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

в) 3 часов полета по приборам;

г) 5 часов полета в качестве пилота, выполняющего функции командира воздушного судна под контролем командира воздушного судна;

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

а) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

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

в) выполнение маневров по наземным ориентирам;

г) аэродромное движение и полеты по схемам движения, правила и меры предосторожности, связанные с предотвращением столкновений;

д) методы и процедуры выполнения взлета, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;

е) управление дирижаблем по внешним визуальным ориентирам; ж) взлеты, посадки и уход на второй круг;

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

и) полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180°

в горизонтальной плоскости;

к) навигация, полёт по маршруту с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств;

л) порядок действий в аварийной обстановке (распознавание утечек), включая имитацию отказов оборудования дирижабля;

м) правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в пункте 170 подпункте 2)-и (полёт только по приборам), и летная подготовка в ночное время с инструктором на дирижаблях с двойным управлением, указанная в пункте 165, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование дирижаблей по ППП.

### **§ 13. Свидетельство пилота коммерческой авиации**

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

1) кандидат не моложе 18 лет;  
2) кандидат обладает уровнем знаний, соответствующим требованиям, предъявляемым к держателю свидетельства пилота коммерческой авиации, и типу воздушного судна, для которого выдается свидетельство, по крайней мере, в следующих областях:

а) воздушное право:

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

б) общие знания по воздушным судам применительно к самолетам, дирижаблям, вертолетам и воздушным судам с системой увеличения подъемной силы:

- принципы эксплуатации и работы двигателей, систем и приборного оборудования;
- эксплуатационные ограничения соответствующих видов воздушных судов и двигателей;
- соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;
- использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;
- правила технического обслуживания планера, систем и двигателей соответствующих воздушных судов;
- для вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод), где это применимо;
- для дирижаблей: физические характеристики и практическое применение газов;

в) лётные характеристики, планирование и загрузка:

- влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна, расчеты массы и центровки;
- использование и практическое применение взлетных, посадочных и других характеристик;
- предполетное планирование и планирование полета по маршруту, соответствующее полетам по ПВП;
- подготовка и заполнение планов полета УВД;
- соответствующие правила обслуживания воздушного движения;
- порядок установки высотомера;
- в случае дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: влияние грузов на внешней подвеске;

- г) возможности человека:
  - возможности человека, включая принципы КУО;
- д) метеорология:
  - понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов;
  - правила получения и использование метеорологической информации перед полетом и во время полета, измерение высоты;
  - авиационная метеорология;
  - климатология соответствующих районов с учетом 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;
    - причины, распознавание и последствия обледенения; порядок входа во фронтальную зону; обход района с опасными метеоусловиями;
- е) навигация:
  - навигация, включая использование аэронавигационных карт, сборников аэронавигационной информации, приборов и навигационных средств;
  - понимание принципов и характеристик соответствующих навигационных систем; работа бортового оборудования;
  - в случае дирижаблей: использование, ограничения и эксплуатационная надежность авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для управления дирижаблем и навигации;
  - использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки;
  - опознавание радионавигационных средств;
  - принципы и характеристики автономных навигационных средств и систем, ориентированных на внешние средства;
  - работа бортового оборудования;
- ж) эксплуатационные правила:
  - применение методов КУО в эксплуатационной обстановке;
  - использование аэронавигационной информации, такой, как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения;
  - порядок установки высотомера;
  - соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке;
  - эксплуатационные правила перевозки грузов;
  - потенциальный риск перевозки опасных грузов;
  - требования и практика инструктажа пассажиров по вопросам безопасности, включая меры предосторожности при посадке на

воздушное судно и высадке;

– 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.

з) основы полета.

и) радиотелефония:

– правила ведения связи и фразеология при полетах по ПВП;

3) действия при отказе связи;

4) кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира воздушного судна процедуры и маневры, описанные в пунктах 169 подпункте 4), 173, или 176 подпункте 3), или 177 подпункте 3), с компетенцией, соответствующей правам обладателя свидетельства пилота коммерческой авиации, и умение:

– распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

– управлять воздушным судном в пределах его ограничений;

– плавно и точно выполнять все маневры;

– принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете;

– применять знания в области воздушной навигации;

– постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;

5) кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.

172. При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 45-58, 64-66, 67-69, 77-78 и 130-162 свидетельство пилота коммерческой авиации дает право:

1) осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя воздушного судна соответствующего вида;

2) выполнять функции командира воздушного судна соответствующего вида при полетах, не связанных с коммерческими воздушными перевозками;

3) выполнять функции командира воздушного судна соответствующего вида при коммерческих воздушных перевозках, сертифицированного для полетов с одним пилотом;

4) выполнять функции второго пилота на воздушном судне соответствующего вида, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота;

5) в случае дирижаблей: пилотировать дирижабль по ППП.

173. 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 по достижении их владельцами возраста 60 и 65 лет.

174. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для категории самолета:

1) кандидат имеет налет не менее 150 часов в ходе прохождения утвержденного курса подготовки в качестве пилота самолета;

2) кандидат налетал на самолетах не менее:

а) 70 часов в качестве КВС, если кандидат проходил утвержденный курс обучения;

б) 20 часов, выполняя полеты по маршруту в качестве КВС, 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;

в) 10 часов в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 часов составляет время наземной тренировки по приборам;

г) если предполагается осуществление прав данного свидетельства ночью, то необходимо выполнить пять взлётов и пять посадок в течение 5 часов в ночное время в качестве КВС;

3) 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, в следующих областях:

а) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

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

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

г) управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров; полет на критически низких скоростях; предотвращение штопора; распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него;

д) полеты с асимметричной тягой при выдаче пилотам свидетельств или квалификационных отметок типа и класса самолетов с несколькими двигателями;

е) полеты на критически высоких воздушных скоростях, определение и выход из крутого снижения по спирали;

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

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

и) основные маневры и выход из необычных угловых положений с помощью только основных пилотажных приборов;

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

л) порядок действий и маневры в особых и аварийных условиях, включая имитацию отказов бортового оборудования;

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

н) правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам в количестве 10 часов в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 часов составляет время наземной тренировки по приборам, и опыт ночных полетов и летная подготовка на самолете с двойным управлением с инструктором, при отработке основных манёвров и выхода из необычных угловых положений с помощью только основных пилотажных приборов, не дают обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации права на пилотирование самолетов по ППП.

4) кандидат проходит утвержденную АГА при ПРТ подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них в реальных условиях полета.

175. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для вертолета:

1) кандидат имеет налет не менее 100 часов во время подготовки по утвержденной программе в качестве пилота вертолетов. АГА при ПРТ определяет приемлемость включения в этот общий налет (100 часов) времени полетов, выполненных в качестве пилота под руководством инструктора на FSTD. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает 10 часов;

2) кандидат налетал на вертолетах не менее:

а) 35 часов в качестве КВС;

б) 10 часов, выполняя полеты по маршруту в качестве КВС, включая полет по маршруту с выполнением в ходе этого полета посадок в двух различных пунктах;

в) 10 часов, выполняя полеты по приборам, из которых не более 5 часов может составлять время наземной тренировки по приборам;

г) если предполагается использование прав данного свидетельства ночью, необходимо налетать 5 часов в ночное время, включая выполнение 5 взлетов и 5 посадок в качестве КВС;

3) 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:

- а) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;
- б) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание вертолета;
- в) аэродромное движение и полеты по схемам движения, правила и меры предосторожности, связанные с предотвращением столкновений;
- г) управление вертолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;
- д) вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режима малых оборотов несущего винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;
- е) 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;
- ж) взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме;
- з) использование площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;
- и) висение за пределами влияния земли; по мере необходимости, полеты с грузом на внешней подвеске; полет на большой высоте;
- к) основные маневры в полете и вывод из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов;
- л) полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута;
- м) порядок действий в особых случаях и аварийной обстановке, включая имитацию неисправностей бортового оборудования; заход на посадку и посадка в режиме авторотации;
- н) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;
- о) правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам, в количестве 10 часов, из которых не более 5 часов может составлять время наземной тренировки по приборам и прошедшему подготовку по выполнению манёвров в полёте и вывод из необычного углового положения при помощи только основных пилотажных приборов, опыт ночных полетов и лётная подготовка с инструктором на вертолете с двойным управлением, опыт ночных полётов в количестве 5 часов и выполненных 5 схем взлёта и захода на посадку в качестве КВС не дают обладателю свидетельства коммерческого пилота (вертолет) права на пилотирование вертолетов по ППП.

176. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для воздушного судна с системой увеличения

подъемной силы:

1) кандидат налетал 150 часов в ходе обучения по утвержденной программе подготовки в качестве пилота воздушного судна. АГА при ПРТ определяет приемлемость включения в этот общий налёт (150 часов) налёт, выполненный с пилотом-инструктором на утверждённом FSTD;

2) кандидат имеет налет не менее:

а) 50 часов в качестве КВС;

б) 10 часов маршрутных полётов в качестве КВС, включая полет по маршруту протяженностью не менее 540 км (300 м. миль) с выполнением в ходе этого полета двух посадок до полной остановки на двух различных аэродромах;

в) 10 часов в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 часов составляет время наземной тренировки по приборам;

г) если предполагается осуществление пилотом прав свидетельства ночью, то 5 часов в ночное время, включая выполнение 5 взлетов и 5 посадок в качестве КВС;

3) кандидат прошёл лётную подготовку под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к коммерческому пилоту, в следующих областях:

а) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

б) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание воздушных судов;

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

г) управление воздушным судном с помощью внешних визуальных ориентиров;

д) вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях;

е) методы вывода из режима малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;

ж) маневрирование на земле и опробование двигателей; висение и выполнение безостановочных взлетов и набора 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;

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

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

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

л) полеты по маршрутам с помощью визуальных ориентиров,

счисления пути и радионавигационных средств, включая выполнение полета в течение по крайней мере 1 часа;

м) порядок действий в аварийной обстановке, включая имитацию отказов оборудования воздушных судов;

н) тяга для перехода к авторотации и заход на посадку в режиме авторотации, где это применимо;

о) отказ трансмиссии и соединительного вала, где это применимо;

п) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого

аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;

р) правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам, по схемам аэродромного движения, методы и меры предотвращения столкновений. Опыт в выполнении основных манёвров в полёте и вывод из необычного углового положения только по основным пилотажным приборам и опыт ночных полетов, и летная подготовка с инструктором на воздушном судне с двойным управлением, при налёте 5 часов ночью с выполнением 5 взлётов и 5 посадок в качестве КВС не дают обладателю свидетельства пилота

коммерческой авиации права на пилотирование воздушных судов с системой увеличения подъемной силы по ППП.

177. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для дирижабля:

1) кандидат имеет налёт не менее 200 часов в качестве пилота;

2) кандидат налетал не менее:

а) 50 часов в качестве пилота дирижаблей;

б) 30 часов на дирижаблях в качестве КВС или КВС под наблюдением, из них не менее:

– 10 часов это полеты по маршрутам, и

– 10 часов это полеты в ночное

время;

в) 40 часов это полеты по приборам;

г) 20 часов летной подготовки на дирижаблях;

3) 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:

а) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок.

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

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

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

д) управление дирижаблем с помощью внешних визуальных ориентиров;

е) распознавание утечки;

ж) взлеты и посадки в нормальных условиях;

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

и) полет по ППП;

к) полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств, если таковые имеются;

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

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

н) правила ведения связи и фразеология.

#### **§ 14. Свидетельство пилота многочленного экипажа (MPL) применительно к самолёту**

178. Общие требования, предъявляемые при выдаче свидетельства:

1) кандидат не моложе 18 лет;

2) кандидат отвечает, как минимум требованиям, для свидетельства линейного пилота применительно к соответствующему виду самолета, после прохождения соответствующего курса подготовки;

3) подготовка в области требований к базовым знаниям тесно связана с подготовкой в области требований к базовым умениям;

4) кандидат продемонстрировал базовые навыки, необходимые для выполнения требований 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;

5) кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.

179. При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 45-58, 64-66, 67-69, 77-78 и 130-162, свидетельство пилота многочленного экипажа дает право:

1) осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя самолета;

2) осуществлять права согласно квалификационной отметке о праве на полеты по приборам в составе многочленного экипажа;

3) выполнять функции второго пилота при выполнении полетов на самолете, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота.

180. Перед осуществлением прав обладателя квалификационной отметки о праве на полеты по приборам на самолете с одним пилотом, обладатель свидетельства демонстрирует способность выполнять функции КВС при полетах с одним пилотом исключительно по приборам применительно к соответствующему виду самолета.

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

1) налетал 70 часов на самолетах в качестве КВС или не менее 10 часов в качестве КВС и плюс 60 часов КВС под наблюдением;

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

3) соответствует требованиям, предъявляемым при выдаче свидетельства коммерческого пилота соответствующего вида самолета.

182. Кандидат прошел обучение по утверждённой программе, налетал не менее 240 часов, включая выполнение реальных полетов и подготовку на тренажере в качестве пилота, управляющего воздушным судном, и в качестве пилота, осуществляющего мониторинг:

1) опыт полетов в реальных условиях включает по крайней мере соблюдение всех требований к опыту, по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них, полеты в ночное время и полеты исключительно по приборам;

2) опыт полетов в реальных условиях включает требования к опыту по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них, полеты в ночное время и полеты исключительно по приборам. Кандидат получил необходимый опыт на самолете с газотурбинными двигателями, сертифицированном для выполнения полетов с экипажем из не менее двух пилотов, или на учебно-тренировочном устройстве, имитирующем условия полета, утвержденном для этой цели АГА при ПРТ.

183. Кандидат закончил программу утвержденной подготовки.

184. Кандидат прошел подготовку на самолетах с двойным управлением, необходимую для выдачи свидетельства пилота многочленного экипажа.

## **§ 15. Свидетельство линейного пилота**

185. Общие требования, предъявляемые при выдаче свидетельства для самолёта, вертолёта и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы:

- 1) кандидат не моложе 21 года;
- 2) кандидат имеет уровень знаний, соответствующий правам, предъявляемым держателю свидетельства линейного пилота, и соответствует виду (категории) воздушного судна, на которое выдается свидетельство, по крайней мере в следующих областях:
  - а) воздушное право:
    - правила и положения применительно к обладателю свидетельства линейного пилота;
    - соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;
  - б) общие знания по воздушным судам применительно к самолетам, вертолетам и воздушным судам с системой увеличения подъемной силы:
    - общие характеристики и ограничения электрических, гидравлических систем, системы наддува и других систем воздушного судна; системы управления полетом, включая автопилот и автостабилизацию;
    - 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;
    - 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;
    - использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;
    - 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;
    - правила технического обслуживания планеров, систем и двигателей соответствующих воздушных судов;
    - для вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод);
  - в) летные характеристики, планирование и загрузка:
    - влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна; расчеты массы и центровки;
    - использование и практическое применение параметров взлетных, посадочных и других характеристик, включая правила управления в крейсерском режиме;

- предполетное планирование и оперативное планирование полета по маршруту, подготовка и представление планов полета УВД; соответствующие правила обслуживания воздушного движения; порядок установки высотомера;

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

- г) возможности человека:

- возможности человека включая принципы КУО;

- д) метеорология:

- 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;

- авиационная метеорология; климатология соответствующих районов, ее влияния на авиацию; перемещение областей низкого и высокого давления, структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, влияющие на условия взлета, полета по маршруту и посадки;

- причины, распознавание и последствия обледенения; порядок входа во фронтальную зону; обход районов с опасными метеоусловиями;

- 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;

- е) навигация:

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

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

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

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

- ж) эксплуатационные правила:

- применение методов КУО в эксплуатационной обстановке;

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

- меры предосторожности и действия в аварийной обстановке;

правила безопасности;

- эксплуатационные правила грузовых перевозок и перевозки опасных грузов;

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

- 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;

з) основы полета:

и) радиотелефония:

- правила ведения связи и фразеология;

- действия при отказе связи;

3) кандидат на получение свидетельства линейного пилота (самолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) отвечает требованиям к знаниям, предъявляемым при внесении квалификационной отметке о праве на полеты по приборам для самолёта, дирижабля, вертолётa и воздушного судна с системой увеличения подъёмной силы;

4) кандидат продемонстрировал способность выполнять полёты в качестве командира воздушного судна соответствующего типа, эксплуатация которого требует наличия второго пилота, включая следующие процедуры и маневры:

а) предполетную подготовку, включая подготовку эксплуатационного плана полета, заполнение и представление плана полета службе воздушного движения;

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

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

г) 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;

д) в случае самолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы: порядок действий и маневры при выполнении полетов по ППП, включая полеты с имитацией отказа двигателя;

5) в случае самолета: кандидат продемонстрировал способность выполнять действия и маневры, в качестве командира самолета с несколькими двигателями (подготовка и предоставление плана полёта УВД, обычные схемы полётов и манёвров на всех этапах полёта, порядок действий в особых и аварийных ситуациях, связанные с отказами планера

или его систем);

б) кандидат демонстрирует способность выполнять процедуры и маневры, со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым обладателю свидетельства линейного пилота, а также умение:

а) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

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

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

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

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

е) 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.

186. Кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.

187. При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 45-58, 64-66, 67-69, 77-78 и 130-162, свидетельство линейного пилота дает право:

1) 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

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

188. Если обладатель свидетельства линейного пилота ранее имел только свидетельство пилота многочленного экипажа, то права, предоставляемые свидетельством линейного пилота, ограничиваются полетами в составе многочленного экипажа и, если обладатель не соответствует требованиям, установленным для пилота-любителя, пилота многочленного экипажа (MPL) или коммерческого пилота самолета, управляемого одним пилотом, то эти ограничения прав заносятся в свидетельство.

189. Некоторые предоставляемые свидетельством права ограничиваются по достижении их владельцами возраста 60 и 65 лет.

190. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для самолета:

1) опыт: кандидат имеет налёт не менее 1500 часов. АГА при ПРТ определяет приемлемость включения в этот общий налет (1500 часов) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором на FSTD. Включаемое в общий налет время полетов на таком FSTD не превышает 100 часов, из которых не более 25 часов составляет налет на тренажере для отработки техники пилотирования или на тренажере для основной подготовки к полетам по приборам;

2) кандидат налетал на самолетах не менее:

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

– 200 часов, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 часов в качестве командира воздушного судна под наблюдением;

– 75 часов, выполняя полеты по приборам, из которых время наземной тренировки по приборам не превышает 30 часов;

– 100 часов, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота;

– если кандидат имеет налёт в качестве пилота воздушных судов других категорий, то АГА при ПРТ определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований к времени налета;

3) лётная подготовка: кандидат прошел летную подготовку на самолете с двойным управлением, которая требуется для получения свидетельства коммерческого пилота и квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам или для получения свидетельства пилота многочленного экипажа.

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

1) опыт: кандидат имеет налет не менее 1000 часов в качестве пилота вертолетов. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (1000 часов) времени полетов, выполненных в качестве пилота под руководством инструктора на FSTD. Включаемое в общий налет время полетов на таком FSTD не превышает 100 часов, из которых не более 25 часов составляют налет на тренажере для отработки техники пилотирования или на тренажере для основной подготовки к полетам по приборам;

2) кандидат налетал на вертолетах не менее:

– 250 часов в качестве командира воздушного судна либо не

менее 70 часов из этого времени в качестве командира воздушного судна, а необходимое дополнительное время налета – в качестве командира воздушного судна под наблюдением;

- 200 часов, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 часов в качестве командира воздушного судна под наблюдением;

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

- 50 часов, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота;

- если кандидат имеет налет в качестве пилота вертолётов других типов, то АГА при ПРТ определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований к времени налета;

3) летная подготовка: кандидат прошел летную подготовку согласно требованиям, к выдаче свидетельства коммерческого пилота вертолета;

4) опыт полетов по приборам, в количестве 30 часов, из которых не более 10 часов время наземной подготовки, и опыт ночных полетов, в количестве 50 часов в качестве КВС, не дают обладателю свидетельства линейного пилота (вертолёт) права на пилотирование вертолетов по ППП.

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

1) опыт: кандидат имеет налет не менее 1500 часов в качестве пилота воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. АГА при ПРТ определяет приемлемость включения в этот общий налет (1500 часов) времени полетов, выполненных с пилотом - инструктором на FSTD;

2) кандидат налетал на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы не менее:

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

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

- 75 часов, выполняя полеты по приборам, из которых время наземной тренировки по приборам не может превышать 30 часов;

- 25 часов, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота;

- если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других категорий, то АГА при ПРТ определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень

возможного снижения требований к времени налета.

3) лётная подготовка: кандидат проходит лётную подготовку с инструктором на воздушном судне с двойным управлением, которая требуется для получения свидетельства коммерческого пилота и для получения квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам.

## **§ 16. Квалификационная отметка о праве на полёты по приборам**

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

1) кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым владельцу квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, по крайней мере в следующих областях:

а) воздушное право:

- правила и положения, касающиеся полетов по ППП;
- соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;

б) общие знания по воздушным судам применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:

- 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;

- 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;

в) лётные характеристики и планирование применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:

- предполетная подготовка и проверка, соответствующие ППП;
- оперативное планирование полета;
- подготовка и представление для целей УВД планов полета по ППП;

- порядок установки высотомера;

г) возможности человека применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:

- возможности человека применительно к полетам на воздушных судах по приборам, включая принципы КУО;

д) метеорология применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:

- применение авиационной метеорологии;

- понимание и использование карт, сводок и прогнозов;
- коды и сокращения;
- правила получения и использование метеорологической информации;
- измерение высоты;
- причины, распознавание и последствия обледенения двигателей и планера;
- правила прохода фронтальных зон;
- обход опасных метеоусловий;
- для вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: последствия обледенения несущего винта;
- е) навигация применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:
  - практическая навигация с использованием навигационных систем;
  - использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки;
  - опознавание источников навигационной информации;
- ж) эксплуатационные правила применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:
  - применение методов КУО в условиях эксплуатации;
  - 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;
  - меры предосторожности и правила действий в аварийной обстановке; меры безопасности, связанные с полетами по ППП; критерии пролета препятствий;
- з) радиотелефония:
  - правила ведения связи и фразеология, применяемые при полетах воздушных судов по ППП;
  - действия, при потере связи;
- 2) кандидат продемонстрировал на воздушном судне, для которого он стремится получить квалификационную отметку о праве на полеты по приборам, способность выполнять схемы полета и маневры, с уровнем компетенции, соответствующим правам, предоставляемым обладателю данной квалификационной отметки, а также умение:
  - а) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;
  - б) управлять воздушным судном запрашиваемого вида в пределах его ограничений;
  - в) плавно и точно выполнять все маневры;
  - г) принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете;

- д) применять знания в области навигации;
- е) постоянно управлять воздушным судном таким образом, чтобы обеспечивать успешное выполнение схемы полета или маневра;
- 3) 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;
- 4) для приобретения опыта и проверки умений для получения квалификационной отметки о праве полётов по приборам применяется FSTD утверждённый АГА при ПРТ;
- 5) кандидаты, обладающие свидетельством пилота-любителя, проходят проверку остроты слуха на основании требований, предъявляемых к слуху при выдаче медицинского заключения первого класса;
- б) кандидаты, обладающие свидетельством пилота-любителя, проходят проверку на основании требований к физическому и психическому состоянию, а также требованиям к зрительному восприятию для выдачи медицинского заключения первого класса.

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

- 1) при условии соответствия требованиям, указанным в пунктах 45-58, 64-66, 67-69, 77-78 и 130-162, обладатель квалификационной отметки о праве на полеты по приборам для конкретного вида воздушных судов имеет право пилотировать воздушные суда этого вида по ППП;
- 2) прежде, чем осуществлять эти права на многодвигательных воздушных судах, обладатель квалификационной отметки продемонстрировал способность выполнять полет на многодвигательных воздушных судах соответствующего вида исключительно по приборам при одном неработающем двигателе или с имитацией одного неработающего двигателя;
- 3) пилоты могут осуществлять совместные права согласно квалификационной отметке о праве на полеты по приборам на воздушных судах нескольких видов (но не более двух видов), если они отвечают требованиям по каждому виду.

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

196. Кандидат налетал не менее:

- 1) 50 часов, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушных судов на типах, приемлемых для АГА при ПРТ, из которых не менее 10 часов – на воздушных судах запрашиваемого вида, и
- 2) 40 часов, выполняя полеты по приборам на воздушных судах, из которых не более 20 часов (или 30 часов в тех случаях, когда используется

пилотажный тренажер) могут составлять время наземной тренировки по приборам. Наземная тренировка осуществляется под руководством уполномоченного инструктора.

197. Из требуемого налёта в 40 часов по приборам кандидат налетал не менее 10 часов во время прохождения лётной 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:

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

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

3) 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;

4) маневры в полете и конкретные лётные характеристики.

198. Если предполагается, что предоставляемые квалификационной отметкой права на выполнение полетов по приборам будут осуществляться на воздушном судне с несколькими двигателями, то кандидат проходит лётную 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.

## **§ 17. Квалификационная отметка пилота-инструктора самолётов, дирижаблей, вертолётов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы**

199. Требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки:

1) 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:

- а) методика практического обучения;
- б) оценка успеваемости обучающихся по предметам, по которым осуществляется наземная подготовка;
- в) процесс усвоения материала;
- г) элементы эффективного обучения;
- д) оценка и проверка знаний обучающихся, теория обучения;
- е) разработка программы подготовки;
- ж) планирование урока;
- з) методика аудиторного обучения;
- и) использование учебных пособий, включая при необходимости FSTD;
- к) анализ и исправление ошибок, обучающихся;
- л) возможности человека применительно к летной подготовке, включая принципы КУО;
- м) опасность, связанная с имитацией выхода из строя систем и отказов на воздушном судне;

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

3) кандидат отвечает требованиям к опыту, предъявляемым при получении свидетельства пилота коммерческой авиации:

- налёт 150 часов по утверждённой программе для самолёта;
- налёт 100 часов по утверждённой программе для вертолёта;
- налёт 150 часов по утверждённой программе для воздушного судна с системой увеличения подъёмной силы;
- налёт не менее 200 часов для дирижабля;

4) под руководством назначенного АГА при ПРТ пилота-инструктора кандидат:

- прошел курс обучения по методике ведения летной подготовки, включая демонстрацию операций, методы практического обучения, распознавание и исправление ошибок, обучающихся; и
- применял на практике методику выполнения маневров и схем полета, по которой он намерен проводить летную подготовку.

200. При условии соблюдения требований пунктах 45-58 и 130-162 обладатель квалификационной отметки пилота-инструктора имеет право:

- 1) контролировать самостоятельные полеты пилотов-студентов; и

2) проводить летную подготовку, для выдачи свидетельств пилота-любителя и пилота коммерческой авиации, внесения квалификационной отметки о праве на полеты по приборам и квалификационной отметки пилота-инструктора;

при условии, что пилот-инструктор:

– имеет свидетельство и квалификационную отметку о праве проводить подготовку по соответствующему типу воздушных судов;

– имеет свидетельство и квалификационную отметку, для выполнения функций командира воздушного судна, по которому ведется подготовка;

– имеет квалификационную отметку пилота-инструктора, подтвержденной отметкой в свидетельстве;

201. Для проведения подготовки на получение свидетельства пилота многочленного экипажа кандидат отвечает квалификационным требованиям для инструктора.

## **§ 18. Свидетельство пилота-планериста**

202. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельств:

1) кандидат не моложе 16 лет;

2) кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-планериста, по крайней мере в следующих областях:

а) воздушное право:

– правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства пилота-планериста;

– правила полетов;

– соответствующие практики и правила обслуживания воздушного движения;

б) общие знания по воздушным судам:

– принципы работы систем и приборного оборудования планеров;

– эксплуатационные ограничения планеров;

– соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;

в) летные характеристики, планирование и загрузка:

– влияние загрузки и распределения массы на летные характеристики; учет массы и центровки;

– использование и практическое применение параметров стартовых, посадочных и других характеристик;

– 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; г) возможности человека:
- возможности человека применительно к пилоту-планеристу, включая принципы КУО;
- д) метеорология:
  - применение основ авиационной метеорологии;
  - правила получения и использование метеорологической информации;
  - измерение высоты;
- е) навигация:
  - практические аспекты воздушной навигации и методы счисления пути;
  - пользование аэронавигационными картами;
- ж) эксплуатационные правила:
  - использование аэронавигационной документации, такой как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения;
  - различные методы запуска и соответствующий порядок действий;
  - меры предосторожности и действия в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений.
- з) основы полета:
  - основы полета применительно к планерам;
- 3) кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-планериста, правил ведения связи и фразеологии, для выполнения полетов по ПВП, а также знание действий, предпринимаемых при потере связи;
- 4) кандидат имеет не менее 6 часов налета в качестве пилота планера, включая 2 часа самостоятельного налета, в течение которых он выполнил не менее 20 взлетов и посадок;
- 5) если кандидат имеет налет в качестве пилота самолётов, то АГА при ПРТ определяет приемлемость учета такого налёта и, при положительном решении, степень возможного снижения требований к времени налёта;
- 6) кандидат приобрел под соответствующим контролем опыт эксплуатации планеров, по крайней мере в следующих областях:
  - предполетная подготовка, включая сборку и осмотр планера;
  - технические приемы и правила, применяемые при используемом методе старта, включая соответствующие ограничения воздушной скорости, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;
  - полеты по схемам движения, методы и меры, применяемые для предотвращения столкновений;

- управление планером с помощью внешних визуальных ориентиров;
- полёт в эксплуатационном диапазоне режимов полёта;
- распознавание начального и развившегося сваливания и вывод из него и из крутого снижения по спирали;
- запуски, заходы на посадку и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;
- полеты по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;
- порядок действий в аварийной обстановке.

7) кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира планера полеты и маневры, указанные в пункте 202 подпункте б), на уровне квалификации, соответствующем правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-планериста, а также умение:

- распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;
- управлять планером в пределах его ограничений;
- плавно и точно выполнять все маневры;
- принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;
- применять знания в области воздушной навигации;
- постоянно управлять планером таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;

8) годность по состоянию здоровья: кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

203. При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 45-58, 64-66, 67-69, 77-78 и 130-162, свидетельство пилота-планериста даёт право выполнять функции командира любого планера, если обладатель свидетельства имеет опыт применения используемого метода старта;

204. Если предполагается перевозка пассажиров, то обладатель свидетельства имеет налет не менее 10 часов в качестве пилота планеров.

## **§ 19. Свидетельство пилота свободного аэростата**

205. Положения о свидетельстве пилота свободного аэростата применяются к свободным аэростатам, в которых используется горячий воздух или газ.

206. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства:

- 1) кандидат не моложе 16 лет;
- 2) кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота свободного аэростата, по крайней мере в следующих областях:

а) воздушное право:

- правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства

пилота свободного аэростата;

- правила полета;

- соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;

б) общие знания по воздушным судам:

- принципы действия свободных аэростатов, систем и приборного оборудования;

- эксплуатационные ограничения свободных аэростатов;

- эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;

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

в) летные характеристики, планирование и загрузка:

- влияние загрузки на летные характеристики; расчеты массы;

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

- 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;

г) возможности человека:

- возможности человека применительно к пилоту свободного аэростата, включая принципы КУО;

д) метеорология:

- применение основ авиационной метеорологии, правила получения и использование метеорологической информации;

- измерение

высоты; е) навигация:

- практические аспекты воздушной навигации и методы счисления пути;

- пользование аэронавигационными картами;

ж) эксплуатационные правила:

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

- 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;

з) основы полета:

- основы полета применительно к свободным аэростатам;

3) кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий

правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота свободного аэростата, правил ведения связи и фразеологии, необходимых для выполнения полетов по ПВП и действий при потере связи;

4) опыт:

а) кандидат имеет налет не менее 16 часов в качестве пилота свободных аэростатов, включая по крайней мере 8 запусков и подъемов, из которых один самостоятельный;

б) кандидат имеет опыт эксплуатации свободных аэростатов по крайней мере в следующих областях:

– предполетная подготовка, включая сборку, оснастку, наполнение, пришвартовывание и осмотр аэростата;

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

– методы и меры предотвращения столкновений;

– управление свободным аэростатом с помощью внешних визуальных ориентиров;

– распознавание режима быстрого спуска и выход из него;

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

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

– порядок действий в аварийной обстановке;

в) если права, предоставляемые свидетельством, будут осуществляться в ночное время, то кандидат получает соответствующий опыт эксплуатации аэростатов во время ночных полетов под надлежащим контролем;

г) если предполагается перевозка пассажиров за плату или по найму, то обладатель свидетельства имеет не менее 35 часов налета, включая 20 часов в качестве пилота свободного аэростата;

5) кандидат продемонстрировал способность выполнять полеты и маневры в качестве командира свободного аэростата, указанные в пункте подпункте 4)-б настоящего пункта, с уровнем компетенции, соответствующим правам, обладателя свидетельства пилота свободного аэростата, а также умение:

а) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

б) управлять свободным аэростатом в пределах его ограничений; в) плавно и точно выполнять все маневры;

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

д) применять знания в области воздушной навигации;

е) постоянно управлять свободным аэростатом, чтобы обеспечить успешное выполнения схемы полета или маневра;

б) годность по состоянию здоровья - кандидат имеет действующее

медицинское заключение второго класса.

207. При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 45-58, 64-66, 67-69, 77-78 и 130-162, или, когда предполагается перевозка пассажиров за плату или по найму, то обладатель свидетельства имеет налёт 35 часов, включая налёт в 20 часов пилота свободного аэростата. Свидетельство пилота свободного аэростата предоставляет право выполнять функции командира любого свободного аэростата, если обладатель свидетельства имеет опыт полетов на аэростатах, использующих горячий воздух или газ.

208. Перед осуществлением указанных прав ночью, обладатель свидетельства получает под контролем опыт эксплуатации в ночное время.

### **Глава 3. Свидетельства и квалификационные отметки внешних пилотов**

#### **§ 1. Общие требования к выдаче свидетельств**

209. Сроки действия квалификационных отметок определяются АГА при ПРТ на основании требования международных стандартов.

210. Положения главы 3 относятся только к международным полетам БПЛА по ППП.

211. Лицо, не обладающее свидетельством внешнего пилота, выданным в соответствии с положениями данной главы, не допускается к выполнению функций внешнего командира воздушного судна или второго внешнего пилота для любого из следующих видов БПЛА:

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

212. Информация о виде БПЛА вносится в свидетельство внешнего пилота в качестве квалификационной отметки о виде.

213. Кандидат соответствует требованиям к возрасту, опыту, летной подготовке, квалификации и состоянию здоровья, установленным для выдачи свидетельства и квалификационной отметки внешнего пилота, до получения свидетельства или квалификационной отметки внешнего пилота.

214. Кандидат на получение свидетельства пилота или квалификационной отметки демонстрирует, способом, установленным АГА при ПРТ, соответствие требованиям к знаниям, умениям и навыкам, предусмотренным для соответствующего свидетельства или квалификационной отметки.

#### **§ 2. Квалификационные отметки о виде**

215. Квалификационные отметки о виде, если таковые предусматриваются, относятся к видам БПЛА, перечисленным в пункте 211.

216. Владелец свидетельства внешнего пилота, претендующий на получение дополнительных квалификационных отметок о виде для включения в свидетельство, соответствует требованиям настоящих Правил в отношении прав, предусмотренных дополнительной квалификационной отметкой о виде БПЛА, которую он хочет получить.

### **§ 3. Квалификационные отметки о классе и типе**

217. Квалификационная отметка о классе устанавливается для сертифицированных БПЛА, предназначенных для полетов с одним внешним пилотом, и связанных с ними ПДП, имеющих сопоставимые характеристики управляемости, летно-технические и другие характеристики. Исключения составляют случаи, когда АГА при ПРТ считает необходимой квалификационную отметку о типе.

218. Квалификационная отметка о типе устанавливается для БПЛА и связанных с ними ПДП, сертифицированных для полетов с минимальным экипажем, состоящим из двух внешних пилотов, или, когда АГА при ПРТ считает ее необходимой.

219. Если вводится общая квалификационная отметка о типе, она применяется только к БПЛА с аналогичными характеристиками в части эксплуатационных процедур, систем и управления.

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

### **§ 4. Условия, при которых требуется получение квалификационных отметок о классе и типе**

221. АГА при ПРТ, выдавшее свидетельство, не допускает владельца этого свидетельства к выполнению функций внешнего командира воздушного судна или внешнего второго пилота БПЛА и связанного с ним ПДП, если владелец свидетельства не получил разрешения в виде:

- 1) соответствующей квалификационной отметки о классе, предусмотренной в пункте 218; или
- 2) квалификационной отметки о типе, когда это требуется в соответствии с пунктом 219.

222. 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.

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

224. Для учебных, испытательных или некоммерческих полетов с конкретной специальной целью АГА при ПРТ вместо квалификационной отметки о классе или типе, предусмотренной пунктом 221, может выдавать обладателю свидетельства внешнего пилота специальное письменное разрешение. Срок действия этого разрешения ограничивается временем, необходимым для завершения конкретного полета.

## **§ 5. Требования к выдаче квалификационных отметок о классе и типе**

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

226. Кандидат приобрел под надлежащим контролем опыт на соответствующем типе БПЛА и связанном с ним ПДП и/или соответствующем FSTD в следующем:

- 1) обычные схемы полета и маневры на всех этапах полета;
- 2) нештатные и аварийные процедуры и маневры, связанные с отказами или неисправностями оборудования, например, двигателя, линии С2, систем и планера;
- 3) 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;
- 4) для выдачи квалификационной отметки о типе прошел подготовку по предотвращению попадания в сложные пространственные положения и выводу из них;
- 5) порядок действий при потере экипажем трудоспособности и порядок координации действий экипажа, включая распределение задач внешнего пилота; взаимодействие членов экипажа и использование контрольных карт.

227. Кандидат продемонстрировал квалификацию, необходимую для безопасной эксплуатации соответствующего типа БПЛА и связанного с ним ПДП, а также навыки управления с использованием линии С2, относящиеся, к обязанностям внешнего командира воздушного судна или внешнего второго пилота.

## **§ 6. Использование FSTD для приобретения опыта и демонстрации квалификации**

228. Использование FSTD для приобретения опыта или выполнения любого маневра, необходимого для демонстрации квалификации для получения свидетельства или квалификационной отметки внешнего пилота, утверждается АГА ПРИ ПРТ, который гарантирует соответствие FSTD поставленной задаче.

### **§ 7. Условия, при которых требуется получение разрешения на проведение подготовки для выдачи свидетельства внешнего пилота**

229. АГА при ПРТ, выдавший свидетельство внешнего пилота, не допускает его обладателя к проведению подготовки, необходимой для выдачи свидетельства или квалификационной отметки, если такой обладатель не получил соответствующего разрешения от АГА при ПРТ.

230. Соответствующее разрешение включает:

- 1) квалификационную отметку инструктора БПЛА в свидетельстве внешнего пилота; или
- 2) разрешение на выполнение функции представителя официальной учебной организации, которой АГА при ПРТ поручил осуществлять подготовку для выдачи свидетельств внешнего пилота; или
- 3) специальное разрешение АГА при ПРТ, выдавшего свидетельство внешнего пилота.

231. АГА при ПРТ не разрешает лицу проводить подготовку на FSTD, необходимую для выдачи свидетельства или квалификационной отметки внешнего пилота, если такое лицо:

- 1) не имеет или не имело соответствующего свидетельства внешнего пилота;
- 2) не прошло соответствующей подготовки по БПЛА;
- 3) не имеет летного опыта;
- 4) не получило соответствующего разрешения от АГА при ПРТ.

### **§ 8. Учет полётного времени на БПЛА**

232. Внешнему пилоту-студенту засчитывается в налет всё время, в течение которого он выполнял полеты на БПЛА самостоятельно и с инструктором. Это время включается, для выдачи первоначального свидетельства внешнего пилота.

233. Обладателю свидетельства внешнего пилота засчитывается в налет полностью все время, в течение которого он выполнял полеты на БПЛА с инструктором. Это время включается в общее время налета на БПЛА, необходимое для повышения квалификации до внешнего командира воздушного судна.

234. Обладателю свидетельства внешнего пилота полностью засчитывается все время полетов на БПЛА различных типов, которое он выполнял самостоятельно, с инструктором, или в рамках получения новой квалификационной отметки.

235. Обладателю свидетельства внешнего пилота, выполняющему функции внешнего второго пилота БПЛА, сертифицированного для выполнения полётов с одним внешним пилотом, но для эксплуатации которого, согласно требованию, АГА при ПРТ необходимо наличие внешнего второго пилота, засчитывается не более 50 процентов полетного времени в качестве внешнего второго пилота БПЛА. Это время включается в общее время налета на БПЛА, необходимое для повышения его квалификации до внешнего командира воздушного судна. АГА при ПРТ может разрешить полностью засчитать время налета в необходимое общее время налета на БПЛА, если БПЛА оборудован для выполнения полетов с внешним вторым пилотом и эксплуатируется многочисленным экипажем.

236. Полётное время, в течение которого обладатель свидетельства выполняет функции внешнего второго пилота БПЛА, сертифицированного для выполнения полетов с внешним вторым пилотом, засчитывается полностью, причём время налёта на этом БПЛА включается в общее время налёта на БПЛА, необходимого для повышения его квалификации до уровня внешнего командира воздушного судна.

237. Полётное время, в течение которого обладатель свидетельства внешнего пилота выполняет функции внешнего командира воздушного судна под наблюдением, засчитывается полностью во время налета на БПЛА, которое включается в общее время налёта, необходимого для повышения его квалификации до уровня внешнего командира воздушного судна.

238. При обращении за получением новой квалификационной отметки обладателю свидетельства внешнего пилота засчитывается опыт налёта в качестве внешнего пилота БПЛА. АГА при ПРТ определяет является ли этот опыт приемлемым и, при положительном решении, степень, в которой могут быть соответственно понижены требования к опыту для выдачи квалификационной отметки.

239. Необходимое время налета на БПЛА определяется на основе утвержденной программы квалификационной подготовки.

## **§ 9. Ограничение прав внешних пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращение действия прав, достигших 65-летнего возраста**

240. АГА при ПРТ, выдающее свидетельства внешним пилотам, не допускает их обладателей к выполнению функций пилота БПЛА, занятого в коммерческих воздушных перевозках, если обладатели свидетельств достигли 60-летнего возраста или если полёты выполняются с более чем одним пилотом, старше 65 лет.

## **§ 10. Внешний пилот-студент**

241. Внешний пилот-студент отвечает требованиям, установленным АГА при ПРТ. При установлении таких требований принимают меры к тому, чтобы осуществление внешними пилотами-студентами предоставленных прав не приводило к созданию ими угроз для безопасности полётов.

242. Внешний пилот-студент допускается к самостоятельному пилотированию БПЛА только под контролем или по разрешению официально утверждённого инструктора БПЛА.

243. Внешний пилот-студент не допускается к самостоятельному пилотированию БПЛА при выполнении международных полетов без специального или общего соглашения между заинтересованными государствами.

244. АГА при ПРТ не допускает внешнего пилота-студента к самостоятельному пилотированию БПЛА, если этот пилот-студент не имеет действующего медицинского заключения третьего класса или первого класса.

245. Наличие медицинского заключения первого класса может быть важным для конкретных лиц в зависимости от условий их работы и обязанностей в контексте конкретного применения БПЛА.

## **§ 11. Свидетельство внешнего пилота**

246. Положения главы 3 относятся только к международным полетам БПЛА по ППП

247. Общие требования к выдаче свидетельства внешнего пилота:

1) кандидат не моложе 18 лет;  
2) кандидат продемонстрировал уровень знаний, по крайней мере в перечисленных ниже областях, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства внешнего пилота, категории БПЛА и связанного с ним ПДП, информацию о которых предполагается включить в свидетельство внешнего пилота:

а) воздушное право:

– правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства внешнего пилота;  
– правила полетов;  
– правила и положения, касающиеся выполнения полетов по ППП, соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;

б) Общие знания по БПЛА:

– принципы эксплуатации и работы двигателей, систем и приборного оборудования;  
– эксплуатационные ограничения БПЛА соответствующего вида и двигателей;  
– соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию

документа;

- использование и проверка работоспособности соответствующего оборудования и систем БПЛА;

- процедуры технического обслуживания планеров, систем и двигателей, соответствующих БПЛА;

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

- использование, ограничения и работоспособность бортового радиоэлектронного оборудования, электронных устройств и приборов, необходимых для осуществления контроля и навигации БПЛА по ППП и в приборных метеорологических условиях;

- пилотажные приборы; гироскопические приборы, эксплуатационные ограничения и эффекты прецессии; порядок действий и процедур на случай отказов различных пилотажных приборов;

- возможности БПЛА по обнаружению и уклонению от опасностей;

- для дирижаблей: физические характеристики и практическое применение газов;

в) общие знания по ПДП:

- принципы эксплуатации и функционирования систем и приборного оборудования;

- использование и проверка работоспособности оборудования и систем, соответствующих ПДП;

- процедуры на случай неисправностей;

г) общие знания по линии С2:

- различные типы линий С2 и их эксплуатационные характеристики, и ограничения;

- использование и проверка работоспособности систем линии С2;

- процедуры на случай сбоев в работе линии С2;

д) летные характеристики, планирование и загрузка:

- влияние загрузки и распределения массы на управление БПЛА, пилотажные и летно-технические характеристики;

- расчеты массы и центровки;

- использование и практическое применение взлетных, посадочных и других технических характеристик;

- предполетное планирование и планирование полета по маршруту БПЛА по ППП;

- подготовка и представление планов полета УВД по ППП;

- соответствующие правила обслуживания воздушного движения;

- порядок установки высотомера;

- в случае дирижаблей, винтокрылов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: влияние внешней нагрузки на управление;

е) возможности человека:

– возможности человека в части, касающейся БПЛА и полетов по приборам, включая принципы КУО.

ж) метеорология:

– интерпретация и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов;

– использование и процедуры получения метеорологической, предполетной и полетной информации;

– измерение высоты;

– 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;

– причины, выявление и влияние обледенения; процедуры прохождения фронтальных зон;

– обход районов с опасными метеорологическими условиями;

– в случае винтокрылов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: последствия обледенения несущего винта;

– 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;

з) навигация:

– воздушная навигация, включая использование аэронавигационных карт, приборов и навигационных средств;

– понимание принципов и характеристик соответствующих навигационных систем;

– эксплуатация оборудования БПЛА;

– использование, ограничения и работоспособность бортового радиоэлектронного и приборного оборудования, необходимых для управления и навигации;

– применение, точность и надежность навигационных систем, используемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки; идентификация радионавигационных средств;

– принципы и характеристики автономных навигационных систем и навигационных систем с внешним опорным сигналом; эксплуатация оборудования БПЛА;

и) эксплуатационные правила:

– применение методов КУО в эксплуатационной обстановке.

– интерпретация и использование аэронавигационной документации, такой как AIP, NOTAM, навигационные коды и сокращения, и карты со схемами вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;

- порядок установки высотомера;
- соответствующие меры предосторожности и порядок действий в аварийной обстановке; практика обеспечения безопасности полетов, связанная с выполнением полетов по ППП;
- критерии пролета препятствий;
- эксплуатационные правила для перевозки груза; потенциальные виды опасности, связанные с опасными грузами, и контроль за ними;
- требования и практика проведения инструктажей по безопасности полетов для членов внешнего летного экипажа;
- 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;

- эксплуатационные правила передачи управления и координации;
- эксплуатационные правила для штатной и нештатной работы линии С2;

к) основы полета:

- основы полета;

л) радиотелефония:

- правила ведения связи и фразеология;

- действия при отказе связи;

3) кандидат продемонстрировал соблюдение всех требований к квалификации, по выдаче свидетельств, на уровне, необходимом для выполнения функций внешнего командира воздушного судна БПЛА в рамках соответствующей категории БПЛА и связанного с ним ПДП;

4) если права внешнего пилота реализуются на многодвигательном БПЛА, кандидат демонстрирует способность выполнять полет по ППП при ухудшении характеристик силовой установки;

5) годность по состоянию здоровья: кандидат имеет действующее медицинское заключение третьего или первого класса.

248. При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 45-58, 64-66, 67-68, 77-82 и 209-254, свидетельство внешнего пилота дает его обладателю право:

1) выполнять функции внешнего командира воздушного судна БПЛА и связанного с ним ПДП, сертифицированных для выполнения дистанционных полетов с одним пилотом;

2) выполнять функции внешнего второго пилота БПЛА и связанного с ним ПДП, для эксплуатации которых требуется наличие внешнего второго пилота;

3) выполнять функции внешнего командира воздушного судна БПЛА и связанного с ним ПДП, для эксплуатации которых требуется наличие второго внешнего пилота;

4) выполнять функции внешнего командира воздушного судна или

внешнего второго пилота БПЛА при выполнении полетов по ППП.

249. Прежде чем осуществлять указанные права ночью, обладатель свидетельства внешнего пилота проходит летную подготовку с инструктором в ночное время на БПЛА и связанном с ним ПДП, включая взлет, посадку и навигацию.

250. Особые требования к выдаче свидетельства внешнего пилота:

1) кандидат приобрел опыт в ходе прохождения подготовки по эксплуатации БПЛА и связанного с ним ПДП, позволяющий успешно продемонстрировать квалификацию, предусмотренную в пункте 248 подпунктах 3) и 4);

2) 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;

3) в ходе подготовки кандидат приобретает квалификацию и основные умения, необходимые для выполнения функций внешнего пилота БПЛА, сертифицированного для выполнения полетов по ППП;

4) кандидат прошел подготовку для получения свидетельства внешнего пилота с использованием БПЛА и связанного с ним ПДП под руководством уполномоченного инструктора БПЛА. Инструктор БПЛА обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на всех этапах полета и во всех областях эксплуатационных режимов БПЛА, 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.

5) если права внешнего пилота реализуются на многодвигательном БПЛА, кандидат проходит подготовку для получения свидетельства внешнего пилота с инструктором в приборных условиях соответствующего вида под руководством уполномоченного инструктора БПЛА. Инструктор БПЛА обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта пилотирования БПЛА соответствующего вида при неработающих двигателях или с имитацией неработающих двигателей.

## **§ 12. Квалификационная отметка инструктора БПЛА**

251. Требования к внесению квалификационной отметки:

1) кандидат демонстрирует способность проводить эффективную оценку знаний студентов, в рамках утвержденной учебной программы;

2) кандидат успешно проходит подготовку и соответствует квалификационным требованиям, предъявляемыми утвержденной учебной организацией, которая аккредитована для проведения обучения по программам квалификационной подготовки;

3) в рамках учебной программы инструктора БПЛА основное внимание уделяют повышению квалификации в следующих областях:

а) квалификационных требований, предусмотренных программой

подготовки внешних пилотов в соответствии с системой оценок, используемой эксплуатантом БПЛА или утвержденной учебной организацией;

б) в соответствии с результатами оценки и системой оценок эксплуатанта БПЛА или утвержденной учебной организации, проведение оценок посредством наблюдения за особенностями поведения, сбор объективной информации, касающейся наблюдаемых особенностей поведения, предусмотренные используемой системой квалификационных требований;

в) признание результатов деятельности, отвечающих квалификационным стандартам, и привлечение к ним внимания;

г) определение основных причин отклонений от ожидаемых нормативных показателей;

д) выявление ситуаций, которые могут привести к неприемлемому понижению уровня безопасности полетов;

4) кандидат отвечает квалификационным требованиям, предъявляемым к выдаче свидетельства внешнего пилота надлежащего вида БПЛА и связанного с ним ПДП;

5) кандидат продемонстрировал уровень квалификации, соответствующий правам, предоставляемым владельцу квалификационной отметки инструктора БПЛА по крайней мере в следующих областях:

а) методика практического обучения;

б) оценка успеваемости студентов по тем предметам, по которым осуществляется наземная подготовка;

в) процесс усвоения материала;

г) элементы эффективного обучения;

д) принципы квалификационной подготовки, включая оценку студентов;

е) оценка эффективности программ подготовки;

ж) планирование урока;

з) методика аудиторного обучения;

и) использование учебных пособий, включая, при необходимости, FSTD;

к) анализ и исправление ошибок студентов;

л) возможности человека применительно к БПЛА, полетам по приборам и подготовке для получения свидетельства внешнего пилота, включая принципы КУО и подготовка по БПЛА;

м) факторы опасности, связанные с имитацией отказов систем и неисправностей на воздушном судне;

б) кандидат прошел успешную официальную оценку квалификации до начала подготовки и оценки в рамках квалификационной учебной программы;

7) оценка квалификации проводится в ходе практического

учебного занятия по виду БПЛА и связанного с ним ПДП, по которым предусматривается осуществление прав инструктора БПЛА, включая, в соответствующих случаях, предполетный инструктаж, разбор полетов и наземную подготовку;

8) оценка квалификации проводится лицом, назначенным АГА при ПРТ;

9) кандидат отвечает требованиям к выдаче свидетельства внешнего пилота, поддерживает уровень квалификации и отвечает требованиям к предыдущему опыту, предусмотренным для данного свидетельства;

10) кандидат обладает достаточным уровнем подготовки и опыта для достижения требуемого уровня профессиональных навыков при выполнении всех необходимых задач, маневров, полетов, а также применении принципов и методов подготовки, соответствующих положениям пункта 251;

11) под руководством назначенного АГА при ПРТ инструктора БПЛА кандидат:

а) прошел курс обучения по методике ведения подготовки по БПЛА, включая демонстрацию операций, методы практического обучения студентов, распознавание и исправление ошибок студентов;

б) применял на практике методику обучения выполнению тех маневров и схем полета, по которым он намерен проводить подготовку для выдачи свидетельства внешнего пилота.

252. При условии соблюдения требований пунктов 45-58 и 210-254 обладатель квалификационной отметки инструктора БПЛА имеет право:

1) контролировать самостоятельные полеты внешних пилотов-студентов;

2) проводить подготовку, необходимую для выдачи свидетельства внешнего пилота и внесения квалификационной отметки инструктора БПЛА при условии, что инструктор БПЛА:

а) имеет свидетельство и квалификационную отметку внешнего пилота о праве проводить подготовку по соответствующему виду БПЛА и связанному с ним ПДП;

б) имеет свидетельство и квалификационную отметку внешнего пилота, необходимые для выполнения функций внешнего командира воздушного судна соответствующего вида БПЛА и связанного с ним ПДП, по которым ведется подготовка;

в) имеет права инструктора БПЛА, подтвержденные отметкой в свидетельстве внешнего пилота.

253. Для проведения подготовки для выдачи свидетельства внешнего пилота многочленного экипажа кандидат также отвечает всем квалификационным требованиям, предъявляемым к инструктору.

#### **Глава 4. Свидетельства членов летного экипажа, кроме свидетельств пилотов**

## **§ 1. Общие правила, касающиеся выдачи свидетельств и квалификационных (особых) отметок**

254. Кандидат, до получения свидетельства соответствует требованиям по возрасту, знаниям, опыту, умениям и состоянию здоровья, установленным для данных свидетельств.

255. Кандидат на получение свидетельства демонстрирует, соответствие требованиям к знаниям и умениям, установленным для данных свидетельств, способом, определенным АГА при ПРТ.

256. Виды квалификационных (особых) отметок и порядок их выдачи для данных свидетельств осуществляется в соответствии с положениями или инструкциями, утверждёнными АГА при ПРТ.

257. Сроки действия квалификационных отметок определяются АГА при ПРТ на основании требования международных стандартов.

## **§ 2. Свидетельство штурмана**

258. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства:

1) кандидат не моложе 18 лет;  
2) кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства штурмана, как минимум в следующих областях:

а) воздушное право:

– правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства штурмана;

– соответствующие практики и правила обслуживания воздушного движения;

б) лётные характеристики, планирование и загрузка:

– влияние загрузки и распределения массы на лётно-технические характеристики воздушного судна;

– использование взлетно-посадочных и других характеристик, включая правила управления в крейсерском режиме;

– предполётное планирование и оперативное планирование полёта по маршруту;

– подготовка и представление планов полёта для целей УВД;

– соответствующие правила обслуживания воздушного движения;

– порядок установки высотомера; в) возможности человека:

– возможности человека применительно к штурману, включая принципы КУО;

г) метеорология:

– 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;
- 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;

д) навигация:

- методы счисления пути, полеты по изобарической поверхности и правила воздушной навигации;
- использование аэронавигационных карт, радионавигационных средств и систем зональной навигации;
- особые навигационные требования в отношении полетов по маршрутам большой протяженности;
- использование, ограничения и эксплуатационная надежность авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для навигации воздушного судна;
- использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту и захода на посадку; опознавание радионавигационных средств;
- принципы, характеристики и использование автономных систем и систем, ориентированных на внешние средства; работа бортового оборудования;
- небесная сфера, включая движение небесных светил, их выбор и распознавание в целях определения местонахождения воздушного судна в полете; тарировка сектантов; заполнение навигационной документации;
- определения, единицы измерения и формулы, используемые в воздушной навигации;

е) эксплуатационные правила:

- понимание и использование AIP, NOTAM;
- авиационных кодов, сокращений и карт вылета, полёта по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;

ж) основы полёта:

- основы полёта;

з) радиотелефония:

- правила ведения связи и фразеология;

3) кандидат, выполняя функции штурмана, налетал не менее 200 часов, на воздушных судах, выполняющих полёты по маршруту, включая не менее 30 часов полётов в ночное время;

4) если кандидат имеет налёт в качестве пилота, АГА при ПРТ определяет приемлемость учёта такого опыта и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований

пункта 259 подпункта 3) к времени налёта;

5) кандидат доказал способность удовлетворительно определять в полете местонахождение воздушного судна и использовать данную информацию для осуществления навигации воздушного судна следующим образом:

- а) ночью – не менее 25 раз методом астрономических наблюдений;
- б) днем – не менее 25 раз методом астрономических наблюдений в сочетании с использованием автономных навигационных систем и навигационных систем, ориентированных на внешние средства;
- б) кандидат продемонстрировал способность выполнять обязанности штурмана воздушного судна с уровнем компетенции, соответствующим правам, предоставляемым обладателю свидетельства штурмана, а также умение:
  - а) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;
  - б) принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;
  - в) применять знания в области воздушной навигации;
  - г) выполнять все обязанности члена единого экипажа;
  - д) осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа;
- 7) кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса;

### **§ 3. Свидетельство бортинженера**

259. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства:

- 1) кандидат не моложе 18 лет;
- 2) кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортинженера, по крайней мере в следующих областях:
  - а) воздушное право:
    - правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства бортинженера;
    - правила и положения, регулирующие эксплуатацию гражданских воздушных судов в части обязанностей бортинженера;
  - б) общие знания по воздушным судам:
    - 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;
    - принципы работы, правила эксплуатации и ограничения

двигателей воздушных судов; влияние атмосферных условий на характеристики двигателей;

- планеры, органы управления, конструкции, колесные шасси, тормоза и противоюзовые устройства, ресурс по коррозии и усталости материалов; обнаружение повреждений и дефектов конструкции;

- противообледенительной и водоотталкивающие системы;

- системы наддува и кондиционирования воздуха, кислородные системы;

- гидравлические и пневматические системы;

- основы электротехники, электрические системы постоянного и переменного тока, системы электропроводки воздушных судов, металлизация и экранирование;

- принципы работы приборного оборудования, компасов, автопилотов, связного радиооборудования, радионавигационных и радиолокационных средств, систем управления полетом, дисплеев и авиационного электронного оборудования;

- ограничения соответствующих воздушных судов;

- системы пожарной сигнализации и противопожарные системы;

- использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;

в) лётные характеристики, планирование и загрузка:

- влияние загрузки и распределения массы на лётно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна; расчеты массы и центровки;

- использование и практическое применение данных о лётно-технических характеристиках, включая правила управления в крейсерском режиме.

г) возможности человека:

- возможности человека применительно к бортинженеру, включая принципы КУО;

- эксплуатационные правила:

- принципы технического обслуживания, правила поддержания лётной годности, дефектация, предполетные осмотры, меры предосторожности при заправке топливом и применение внешних источников питания; установленное оборудование и системы кабины;

- порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях;

- эксплуатационные правила грузовых перевозок и перевозки опасных грузов;

д) основы полёта:

- основы аэродинамики;

е) радиотелефония:

- правила ведения связи и фразеология;

3) кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий

правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортинженера, по крайней мере в следующих областях:

а) основы навигации, принцип работы и эксплуатация автономных систем;

б) эксплуатационные аспекты метеорологии;

4) кандидат, выполняя обязанности бортинженера, налетал не менее 100 часов под контролем инструктора, назначенного АГА при ПРТ. АГА при ПРТ определяет приемлемость включения в этот общий налет (100 часов) времени полетов, выполненных в качестве бортинженера на утвержденном тренажере, имитирующем реальные условия полета. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает 50 часов;

5) если кандидат имеет налёт в качестве пилота, то АГА при ПРТ определяет приемлемость учета такого опыта и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований пункта 259 подпункта 4) к времени налёта;

б) кандидат имеет эксплуатационный опыт работы, накопленный при выполнении обязанностей бортинженера под контролем бортинженера-инструктора, назначенного для этой цели АГА при ПРТ, по крайней мере в следующем:

а) 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;

б) действия в особых случаях и альтернативные (резервные) процедуры:

– распознавание отклонений в функционировании бортовых систем;

– применение особых и альтернативных (резервных) процедур;

в) порядок действий в аварийной обстановке:

– распознавание аварийной обстановки;

– применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке;

7) кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве бортинженера воздушного судна обязанности и правила, указанные в пункте 260 подпункте б) с уровнем компетенции, соответствующим правам обладателя свидетельства бортинженера, а также умение:

а) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

б) использовать бортовые системы с учетом характеристик и

ограничений воздушного судна;

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

г) применять знания в области навигации;

д) выполнять все обязанности члена единого экипажа таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты;

е) осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа;

8) использование FSTD для выполнения процедур, требуемых для демонстрации умений, указанных в пункте 260 подпункте 7), утверждается АГА при ПРТ, который гарантирует соответствие этого FSTD поставленной задаче;

9) кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

260. Типы воздушных судов, на которых обладателю свидетельства бортинженера разрешается осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством, указываются в этом свидетельстве или регистрируются в другом документе способом, приемлемым для АГА при ПРТ.

#### **§ 4. Свидетельство кабинного экипажа**

261. Кандидату на получение свидетельства кабинного экипажа для самолета, вертолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы.

1) возраст – с 18 лет;

2) действующее медицинское заключение 2 класса;

3) кандидат должен иметь не ниже среднего образования, пройти первичную подготовку по утвержденной программе в сертифицированном учебном заведении гражданской авиации, признанном (одобренном) АГА при ПРТ, и продемонстрировать уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства кабинного экипажа авиакомпании, предприятия или организации гражданской авиации, а также соответствующий виду воздушного судна, который предлагается включить в свидетельство. Кандидат должен продемонстрировать способность выполнять обязанности со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым обладателю свидетельства кабинного экипажа, а также умение:

- принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

- выполнять обязанности члена экипажа;

- выполнять обычные действия в кабине, координацию действий экипажа и порядок действий в случае потери членами экипажа трудоспособности;
- взаимодействовать с экипажем в стандартах и нестандартных ситуациях (CRM);
- соблюдать культуру общения с пассажирами;
- принимать меры по обеспечению безопасности и сохранности ВС и находящихся на борту пассажиров и багажа, специального оборудования и полетной документации;
- своевременно и в полном объеме проводить предполетную подготовку;
- контролировать санитарное состояние ВС, поддерживать чистоту и порядок в пассажирских салонах и на рабочем месте;
- тщательно осматривать салоны, служебные, багажные помещения на предмет посторонних предметов;
- контролировать количество и порядок размещения коммерческой загрузки на борту ВС;
- сверять фактическую коммерческую загрузку на борту ВС с данными сопроводительных документов;
- принимать бортовое питание, бортовую посуду и своевременно сдавать по окончании рейса, в том числе и неиспользованные продукты питания;
- своевременно докладывать КВС о готовности к выполнению рейса, недостатках, обнаруженных в ходе предполетной подготовки, чрезвычайных обстоятельствах, возникших в полете, принимать меры по их устранению;
- строго соблюдать правила ношения форменной одежды, постоянно следить за своим внешним видом;
- правильно реагировать на замечания пассажиров, вежливо и тактично давать разъяснения в случаях возникновения конфликтной ситуации;

- своевременно и полно информировать пассажиров в рейсе;
- своевременно оказывать доврачебную помощь пассажирам на борту воздушного судна;
- обеспечивать и требовать от пассажиров соблюдения правил поведения на борту ВС и своевременно информировать КВС обо всех нарушениях этих правил;
- проявлять заботу о пассажирах, принимать по указанию КВС меры по обеспечению их безопасности;
- требовать от работников наземных служб устранения обнаруженных недостатков, качественного выполнения работ по подготовке к рейсу;
- контролировать количество и качество продуктов бортового питания, отказываться от их приема в случае нарушения санитарных норм с составлением соответствующих актов.
- пройти необходимую подготовку на тренажере и стажировку в рейсовых условиях в объеме не менее 30 ч на допуск к самостоятельной работе;
- иметь опыт работы, полученный при выполнении функций кабинного экипажа под контролем инструктора-кабинного экипажа по действиям:
  - в нормальных условиях;
  - в особых случаях и альтернативных (резервных) процедурах;
  - в аварийной обстановке.
- демонстрировать способность выполнять обязанности кабинного экипажа при выполнении должностных обязанностей;
- распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;
- использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;
- принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

- выполнять обязанности члена кабинного экипажа;
- осуществлять взаимодействие с другими членами экипажа.

2. При условии соблюдения требований, указанных в настоящие правила, при наличии квалификационных отметок о типах воздушных судов в свидетельстве, обладатель свидетельства кабинного экипажа может осуществлять функции кабинного экипажа на любых типах воздушных судов, на которых обладатель свидетельства продемонстрировал знания и умения, указанные в нормативных документах, регламентирующих деятельность кабинного экипажа.

3. Для проведения практической подготовки кандидатов на получение свидетельства кабинного экипажа, обладатель свидетельства кабинного экипажа должен иметь соответствующую квалификационную отметку.

## **§ 5. Свидетельство бортоператора**

262. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства:

- 1) кандидат не моложе 18 лет;
- 2) кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортоператора, по крайней мере в следующих областях:
  - а) воздушное право:
    - правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства бортоператора;
    - правила и положения, регулирующие эксплуатацию гражданских воздушных судов в части обязанностей бортоператора;
  - б) общие знания по воздушным судам:
    - эксплуатационные ограничения;
    - технические данные;
    - расчет центровки;
    - системы наддува и кондиционирования воздуха, кислородные системы;
    - использование и проверка исправности оборудования и систем;
    - системы пожарной сигнализации и противопожарные системы;
  - в) возможности человека:
    - возможности человека применительно к бортоператору, включая принципы КУО;
  - г) эксплуатационные правила:
    - обязанности и ответственность бортоператора;
    - применение внешних источников питания;
    - использование установленного оборудования и систем кабины;

- порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях;
- д) техника безопасности:
- техника безопасности при эксплуатации оборудования и систем воздушного судна;
- е) английский язык:
- понимание и практическое применение английского языка; коды и сокращения;
  - правила получения и использования сводно-загрузочной документации;
- 3) кандидат имеет эксплуатационный опыт, полученный в ходе выполнения обязанностей авиаспециалиста. Этот опыт охватывает как минимум следующие области:
- а) порядок действий в нормальных условиях:
- предполетные осмотры;
  - проверка документов по техническому обслуживанию;
  - обычные действия в кабине экипажа на всех этапах полета;
  - порядок действий в случае потери членами экипажа трудоспособности;
- б) действия в особых случаях и альтернативные (резервные) процедуры:
- распознавание отклонений в функционировании бортовых систем;
  - применение особых и альтернативных (резервных) процедур;
- в) порядок действий в аварийной обстановке:
- распознавание аварийной обстановки;
  - применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке;
- 4) кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве бортоператора обязанности и правила, с уровнем компетенции, соответствующим правам обладателя свидетельства бортоператора, а также умение:
- а) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки.
- б) использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;
- в) принимать правильные решения;
- г) выполнять обязанности бортоператора таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты;
- д) осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа;
- 5) использование FSTD для выполнения процедур, требуемых для демонстрации умений, утверждается АГА при ПРТ, который гарантирует соответствие этого FSTD поставленной задаче;
- б) кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

263. Типы воздушных судов, на которых обладателю свидетельства бортоператора разрешается осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством, указываются в этом свидетельстве или регистрируются в другом документе способом, приемлемым для АГА при ПРТ.

## **Глава 5. Свидетельства и квалификационные отметки авиационного персонала, кроме членов летного экипажа**

### **§ 1. Общие правила**

264. Перед выдачей свидетельства или квалификационной отметки, кандидат соответствует установленным требованиям по возрасту, знаниям, опыту и, при необходимости, по состоянию здоровья и умениям.

265. Кандидат на получение свидетельства или квалификационной отметки, демонстрирует соответствие требованиям к знаниям и умениям, установленным для данного свидетельства или квалификационной отметки, способом, определенным АГА при ПРТ.

266. Сроки действия квалификационных отметок определяются АГА при ПРТ на основании требования международных стандартов.

### **§ 2. Свидетельство инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов**

267. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства:

- 1) кандидат не моложе 18 лет;
- 2) кандидат имеет диплом об окончании программы подготовки в соответствующей учебной организации или утвержденной учебной организации по специальности инженер/техник в области технического обслуживания, ремонта, разработки и/или изготовления воздушных судов или его оборудования, и прошел соответствующую программу подготовки на тип ВС и продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства инженера/техника, и его обязанностям, по крайней мере, в следующих областях:
  - а) воздушное право и требования к лётной годности;
  - б) естественные науки и общие сведения о воздушном судне;
  - в) проектирование воздушных судов;
  - г) техническое обслуживание воздушных судов;
  - д) возможности человека;
  - е) человеческий фактор;
- 3) кандидат имеет следующий опыт по части осмотра, обслуживания и технической эксплуатации воздушных судов или их элементов: не менее шести месяцев практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации ВС при наличии авиационного профессионального или высшего авиационного технического образования;
- 4) кандидат продемонстрировал свою способность выполнять

функции, предусмотренные предоставляемыми правами для инженерно-технического персонала;

5) кандидат прошел программу подготовки, соответствующую правам, которые ему будут предоставлены;

6) кандидат имеет медицинский документ, подтверждающий годность по состоянию здоровья.

268. Владелец свидетельства инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов осуществляет права только в отношении:

1) тех воздушных судов, которые указаны в его свидетельстве либо конкретно, либо по своей принадлежности к общему виду; или

2) таких планеров, силовых установок, 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;

269. Владелец свидетельства инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов осуществляет права в соответствии с требованиями пункта 268 при условии, что:

1) владелец свидетельства знаком со всей необходимой информацией, касающейся технического обслуживания и летной годности определенного воздушного судна, на которое владелец свидетельства подписывает свидетельство о техническом обслуживании, или планера, силовой установки, бортовой системы или ее элемента, бортовой электронной системы или ее элемента, годность к эксплуатации, которых владелец свидетельства удостоверяет;

2) за предшествующие 24 месяца владелец свидетельства имел опыт по осмотру, обслуживанию или техническому обслуживанию воздушного судна или его компонентов в соответствии с правами, предоставленными ему как владельцу свидетельства, в течение, по крайней мере, 6 месяцев или были соблюдены условия выдачи ему свидетельства с предоставлением соответствующих прав согласно требованиям, предъявляемым полномочным органом по выдаче свидетельств.

270. АГА при ПРТ ограничивает количество квалификационных отметок, выдаваемых одному владельцу свидетельства для одновременного их применения, если работы, выполняемые с применением этих квалификационных отметок, являются сложными, и постоянное поддержание требуемого уровня знаний и умений для применения каждого из выданных квалификационных отметок является практически невозможным.

271. Владелец свидетельства инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов осуществляет

права только в отношении:

1) БПЛА и соответствующей линии С2, которые указываются в свидетельстве, или по принадлежности к общему типу, после соответствующей проверки знаний и прохождения практической подготовки в области технического обслуживания БПЛА и соответствующей системы линии С2.

272. Если АГА при ПРТ даёт разрешение утверждённой организации по техническому обслуживанию назначать персонал, не имеющий свидетельств, для осуществления прав, предусмотренных в пункте 271, то назначенное лицо отвечает требованиям пункта 267, предъявляемым при выдаче свидетельства.

### **§ 3. Категории квалификационных отметок, выдаваемых инженерно-техническому персоналу**

273. Категория А. Владелец свидетельства инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов для получения квалификационных отметок категории «А»:

- 1) понимает теоретические основы предмета;
- 2) умеет давать общее описание предмета, используя, если применимо, типовые примеры;
- 3) умеет читать и понимает документы, чертежи и схемы, описывающие предмет;
- 4) умеет применять свои знания на практике, используя детализированные процедуры;
- 5) демонстрирует знания в запрашиваемых областях деятельности;
- 6) имеет опыт работы не менее шести месяцев.

274. Категория В1-В2. Владелец свидетельства инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов для получения квалификационных отметок категории «В1» и «В2»:

- 1) понимает теоретические и практические основы предмета;
- 2) умеет давать общее описание предмета, используя, если применимо, типовые примеры;
- 3) умеет читать и понимает документы, чертежи и схемы, описывающие предмет;
- 4) умеет применять свои знания на практике, используя детализированные процедуры;
- 5) демонстрирует знания в запрашиваемых областях деятельности;
- 6) умеет искать неисправности ВС и устранять их.

275. Категория С. Владелец свидетельства инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов для получения квалификационной отметки «С»:

- 1) знает теорию предмета и взаимные связи с другими предметами;
- 2) умеет давать детальное описание предмета, используя теоретическую основу и примеры;
- 3) понимает и использует математические формулы, относящиеся к предмету;
- 4) умеет читать, понимает и готовит простые чертежи и схемы, описывающие предмет;
- 5) умеет применять свои знания на практике, используя эксплуатационную документацию;
- 6) умеет интерпретировать результаты из различных источников и измерений и применяет корректирующие действия, если требуется;
- 7) имеет опыт работы не менее пяти лет.

276. Разделение категорий. Владелец свидетельства инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов:

1) с квалификационной отметкой «А» может выполнять функции по оперативному техническому обслуживанию и устранению простых дефектов в пределах ограничений на специфические виды работ, а также может подписывать документы о проведенных им работах;

2) с квалификационной отметкой «В1» может выполнять функции по техническому обслуживанию и ремонту воздушного судна, включая обслуживание и замену агрегатов его планера, силовой установки и элементов его систем, замену блоков электрической системы, приборного и радиоэлектронного оборудования, требующих простого тестирования для проверки их исправности, а также функции соответствующей квалификационной отметки «А», может подписывать документы о проведенных работах, включая свидетельство о выполнении оперативного/линейного технического обслуживания (CRS);

3) с квалификационной отметкой «В2» может выполнять функции по обслуживанию электрических систем, приборного и радиоэлектронного оборудования, замену блоков электрической системы, приборного и радиоэлектронного оборудования, требующих более глубокого и сложного тестирования для проверки их исправности, а также подписывать документ о проведенных работах;

4) с квалификационной отметкой «С» может подписывать свидетельство о выполнении периодического/базового технического обслуживания воздушного судна;

277. В квалификационных отметках «А», «В1», «В2» и «С» указывается тип воздушного судна, в отношении которого владелец свидетельства может осуществлять свои функции.

#### **§ 4. Свидетельство диспетчера УВД**

278. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства:

- 1) кандидат не моложе 21 года;

2) кандидат продемонстрировал знания на уровне, соответствующем требованиям обладателя свидетельства диспетчера УВД, по крайней мере, в следующих областях:

а) воздушное право:

- правила и положения, касающиеся диспетчера УВД;
- принципы использования и ограничения оборудования, применяемого в обслуживании воздушного движения или УВД;

б) общие знания:

- принципы полёта;
- принципы эксплуатации и функционирования воздушных судов и БПЛА, двигателей и систем;
- характеристики воздушных судов, имеющие отношение к деятельности УВД;

в) возможности человека:

- возможности человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок КУО;

г) метеорология:

- авиационная метеорология;
- применение и понимание метеорологической документации и информации;
- возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на выполнение полётов и их безопасность;

– измерение

высоты; д) навигация:

- принципы воздушной навигации;
- ограничения и точность навигационных систем и визуальных средств.

е) эксплуатационные правила:

- процедуры УВД, связи, радиотелефонии и обмена фразеологией (штатные, нештатные и аварийные);
- использование соответствующей авиационной документации;
- практические методы обеспечения безопасности полёта;

3) кандидат успешно завершил курс утверждённой подготовки и продемонстрировал требуемую компетентность. Не менее 3 месяцев успешно занимался практическим управлением воздушным движением под контролем инструктора обучения диспетчеров УВД на рабочем месте (ОЛТ). Требования к опыту работы, установленные в пунктах 280-285 для получения квалификационных отметок диспетчера УВД, могут быть засчитаны в качестве части опыта, установленного в настоящем пункте;

4) для получения квалификационных отметок, может быть засчитан в качестве части опыта, требуемого в настоящем пункте;

5) инструктор обучения диспетчеров УВД на рабочем месте имеет соответствующую квалификационную отметку и надлежащим

образом аттестован для выполнения функций инструктора обучения диспетчеров УВД;

б) кандидат имеет действующее медицинское заключение третьего класса.

## **§ 5. Прекращение действия прав обладателей свидетельства диспетчера УВД, достигших 63-летнего возраста**

279. Выполнение функций диспетчера УВД обладателями свидетельств прекращается по достижении ими 63-летнего возраста в соответствии с требованиями Трудового кодекса Республики Таджикистан.

## **§ 6. Квалификационные отметки диспетчера УВД**

280. Квалификационные отметки диспетчера УВД включают следующие виды отметок:

- 1) отметка диспетчера аэродрома;
- 2) отметка диспетчера процедурного контроля подхода;
- 3) отметка диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения;
- 4) отметка диспетчера посадочного локатора;
- 5) отметка диспетчера процедурного контроля района УВД;
- 6) отметка диспетчера контроля района УВД с использованием средств наблюдения;
- 7) отметка диспетчера-инструктора.

281. Требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки диспетчера УВД:

1) кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, в областях в той степени, в какой они затрагивают круг служебных обязанностей:

а) *квалификационная отметка диспетчера аэродрома:*

- генеральный план аэродрома;
- физические характеристики и визуальные средства аэродрома;
- структура воздушного пространства;
- применяемые правила, процедуры и источники информации;
- аэронавигационные средства;
- оборудование управления воздушным движением и его использование;
- рельеф местности и характерные наземные ориентиры;
- характерные особенности воздушного движения;
- особые явления погоды;
- планы действий в аварийной обстановке и поисково-спасательных операциях;

б) *квалификационные отметки диспетчера процедурного контроля*

*подхода и диспетчера процедурного контроля района УВД:*

- структура воздушного пространства;
- применяемые правила, процедуры и источники информации;
- аэронавигационные средства;
- оборудование управления воздушным движением и его использование;
- рельеф местности и характерные наземные ориентиры;
- характерные особенности воздушного движения и потоков воздушного движения;
- особые явления погоды;
- планы действий в аварийной обстановке и поисково-спасательных операциях;

*в) квалификационные отметки диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения, диспетчера посадочного радиолокатора и диспетчера контроля района УВД с использованием средств наблюдения:*

- кандидат отвечает требованиям, в степени, затрагивающей служебные обязанности, и демонстрирует уровень знаний, соответствующий предоставляемым правилам, по крайней мере в следующих дополнительных областях:

- принципы, использование и ограничения систем наблюдения ОВД и связанного с ними оборудования;
- процедуры предоставления обслуживания воздушного движения на основе наблюдения, при необходимости, включая правила выдерживания соответствующей высоты полёта над местностью;

2) кандидат успешно закончил курс подготовки по утверждённой программе;

3) кандидат продемонстрировал требуемую компетенцию, обеспечивая под руководством инструктора обучения диспетчеров управления воздушным движением (УВД) на рабочем месте (ОЛТ) выполнение одной или более из перечисленных ниже функций:

– *в отношении квалификационной отметки диспетчера аэродрома или диспетчера полетно-информационного обслуживания:* аэродромное диспетчерское обслуживание в течение не менее 90 часов или одного месяца, в зависимости от того, что наступит позднее, в подразделении, в отношении которого запрашивается данная отметка;

– *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 часов или 3 месяцев, в зависимости от того, что наступит позднее, в подразделении, в

отношении которого запрашивается квалификационная отметка;

4) 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 (ОЛТ);

5) заявление о внесении квалификационной отметки подается в течение 6 месяцев после окончания периода получения опыта;

6) если кандидат уже имеет квалификационную отметку диспетчера УВД другой категории или ту же самую квалификационную отметку в другом подразделении, АГА при ПРТ определяет возможность и, при положительном решении, степень снижения требований к опыту;

7) если одновременно запрашиваются две квалификационные отметки, АГА при ПРТ определяет требования на основе наиболее жёстких из требований, установленных для каждой из запрашиваемых квалификационных отметок;

8) кандидат продемонстрировал навыки принятия решений и выполнения обязанностей, необходимых для обеспечения безопасного, организованного и эффективного диспетчерского обслуживания на уровне, соответствующем предоставляемым полномочиям, включая распознавание и контроль потенциальных угроз и ошибок.

282. При соблюдении требований, указанных в пунктах 45-67 и 77-82, обладатель свидетельства диспетчера УВД с одной или несколькими из нижеследующих квалификационных отметок имеет следующие права:

1) *квалификационная отметка диспетчера аэродрома*: обеспечивать или контролировать обеспечение аэродромного диспетчерского обслуживания на том аэродроме, по которому аттестован данный обладатель свидетельства;

2) *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;

3) *квалификационная отметка диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения*: обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием соответствующих систем наблюдения УВД 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;

4) *квалификационная отметка диспетчера полетно-информационного обслуживания*: обеспечивать полетно-информационное обслуживание на аэродроме или аэродромах, по которым аттестован данный обладатель свидетельства или в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, находящегося под юрисдикцией диспетчерского органа, обеспечивающего полетно-информационное обслуживание в выделенной зоне ответственности.

5) *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;

6) *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;

7) *квалификационная отметка диспетчера контроля района УВД с использованием средств наблюдения*: обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания района УВД с использованием системы наблюдения УВД в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, по которому аттестован данный обладатель свидетельства.

283. АГА при ПРТ, выдавшее свидетельство диспетчера УВД, запрещает его обладателю проводить подготовку персонала в эксплуатационных условиях без получения соответствующего разрешения от АГА при ПРТ.

284. Квалификационная отметка утрачивает силу, если диспетчер УВД не использует права, предусмотренные отметкой, в течение периода, установленного АГА при ПРТ, который не может превышать 6 месяцев. Отметка остаётся недействительной до тех пор, пока диспетчер не подтвердит способность осуществлять права, предусмотренные этой отметкой.

285. Сроки действия квалификационных отметок определяются АГА при ПРТ на основании требования международных стандартов.

## **§ 7. Свидетельство сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера**

286. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства:

- 1) кандидат не моложе 21 года;
- 2) кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства сотрудника по

обеспечению полётов, по крайней мере, в следующих областях:

а) воздушное право:

- правила и положения, касающиеся обеспечения полётов и обладателя свидетельства сотрудника по обеспечению полётов;
- соответствующие правила и процедуры обслуживания воздушного движения;

б) общие знания по воздушным судам:

- принципы работы двигателей самолётов, систем и приборного оборудования;

- эксплуатационные ограничения самолётов и двигателей;

- перечень минимального оборудования и перечень отклонений от конфигурации;

в) расчёт лётных характеристик, процедуры планирования и загрузка:

- влияние загрузки и распределения массы на лётно-технические характеристики воздушных судов;

- расчёты массы и центровки;

- оперативное планирование полёта; расчёты расхода топлива и продолжительности полёта по топливу; процедуры выбора запасного аэропорта; управление крейсерским полётом по маршруту; увеличенная дальность полёта;

- взлётные характеристики, включая критерии и ограничения по длине взлётно-посадочной полосы, набору высоты и пролёту препятствий;

- характеристики полёта в крейсерском режиме, включая минимальные абсолютные высоты, планирование сценариев декомпрессии/отказа двигателя/полёта с выпущенными шасси;

- посадочные характеристики, включая критерии и ограничения по заходу на посадку, набору высоты и длине взлётно-посадочной полосы;

- подготовка и представление планов полёта для целей ОВД;

- основные принципы систем планирования с помощью компьютеров;

г) возможности человека:

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

ошибок;

д) метеорология:

- авиационная метеорология: перемещение областей низкого и высокого давления; структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия взлёта, полёта по маршруту и посадки;

- понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; коды и сокращения;
- правила получения и использование метеорологической информации;
- е) навигация:
  - принципы воздушной навигации и особенно правила выполнения полёта по приборам;
  - ж) эксплуатационные правила:
    - пользование аэронавигационной документацией и стандартными эксплуатационными правилами;
    - эксплуатационные процедуры перевозки обычных и опасных грузов;
    - процедуры, касающиеся авиационных происшествий и инцидентов;
    - правила полётов в аварийной ситуации;
    - процедуры, связанные с актами незаконного вмешательства и диверсиями в отношении воздушных судов;
  - з) принципы полёта:
    - принципы полёта, относящиеся к соответствующей категории воздушного судна;
  - и) радиосвязь:
    - правила ведения связи с воздушными судами и соответствующими наземными станциями.
- 3) кандидат проработал в общей сложности два года на какой-либо одной или нескольких (в любом сочетании) должностях при условии, что при любом сочетании опыта период работы в любой из перечисленных ниже должностей составляет не менее одного года:
  - а) член лётного экипажа воздушного судна транспортной авиации; или
  - б) метеоролог в организации, обеспечивающей полёты воздушных судов транспортной авиации; или
  - в) диспетчер УВД или технический руководитель сотрудников по обеспечению полётов или службы производства полётов воздушных судов транспортной авиации; или
  - г) проработал по крайней мере один год в качестве сотрудника, оказывающего помощь в обслуживании полётов воздушных судов транспортной авиации; или
  - д) успешно закончил курс подготовки по утверждённой программе;
- 4) кандидат проработал под наблюдением сотрудника по обеспечению полётов не менее 90 рабочих дней на протяжении 6 месяцев непосредственно перед подачей заявления;
- 5) кандидат продемонстрировал свою способность:
  - а) идентифицировать и получать аэронавигационные данные и другую информацию, имеющие отношение к анализу эксплуатационных

ситуаций и рисков;

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

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

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

д) применять соответствующие стандартные и нестандартные процедуры, установленные в руководстве по производству полётов, для планирования, продолжения, изменения маршрута или прекращения полёта с учётом безопасности воздушного судна, регулярности и рентабельности полётов;

е) производить приемлемые анализы погоды;

ж) проведение инструктажей об условиях погоды по воздушной трассе;

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

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

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

л) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибок.

287. При соблюдении требований, изложенных в пунктах 45-58, обладатель свидетельства сотрудника по обеспечению полётов имеет право выполнять свои функции, при соответствии требованиям, установленным в АП РТ-06.

## **Глава 6. Требования к свидетельствам, выдаваемым авиационному персоналу**

305. Свидетельства, выданные АГА при ПРТ авиационному персоналу, соответствуют следующим требованиям:

1) свидетельства, выданные на высококачественной бумаге или другом подходящем материале, включая пластиковые карточки; или

2) электронные свидетельства на автономных мобильных электронных устройствах визуального отображения информации.

306. АГА при ПРТ, выдающий свидетельства, обеспечивает, чтобы другие государства могли легко определить права, предоставляемые свидетельствами, и срок действия квалификационных отметок.

## **Глава 7. Порядок выдачи и продления срока действия свидетельства авиационного персонала**

307. Свидетельство авиационного персонала выдается в виде пластиковой карточки и оформляется по форме 1 приложения 1 настоящих Правил и представляет собой документ размером 85,72 x 54,03 миллиметров (далее – мм).

308. Свидетельства авиационного персонала различаются по серийно-буквенной кодировке в зависимости от их принадлежности к категориям авиационного персонала.

309. Срок действия свидетельств авиационного персонала кроме полетного диспетчера составляет 10 лет.

310. Действительность свидетельства авиационного персонала за исключением сотрудника по обеспечению полета/полетного диспетчера определяется сроком действия содержащихся в нем квалификационных отметок и (или) медицинского сертификата соответствующего класса (вида).

311. Срок действия свидетельства сотрудника по обеспечению полета /полетного диспетчера составляет пять лет со дня выдачи или продления.

312. К выполнению функций члена летного экипажа воздушного судна не допускается авиационный персонал, не имеющий при себе действующего свидетельства авиационного персонала.

313. Свидетельства авиационного персонала выдаются заявителю, первому руководителю организации гражданской авиации или его представителю по доверенности.

314. Выдача свидетельств авиационного персонала регистрируется в Реестре.

315. Заявитель для получения свидетельства авиационного персонала (либо продления срока действия свидетельства), замены свидетельства и (или) приложения к нему внесения или продления срока действия квалификационных и специальных отметок направляет в АГА при ПРТ перечень документов предусмотренных пунктом 8 перечня основных требований к оказанию государственной услуги "Выдача свидетельств авиационному персоналу", согласно приложению 10 к настоящим Правилам (далее – перечень основных требований к оказанию государственной услуги).

Перечень основных требований к оказанию государственной услуги, включающий характеристики процесса, форму, содержание и результат оказания, а также иные сведения с учетом особенностей предоставления государственной услуги изложены в перечне основных требований к

оказанию государственной услуги.

316. При предоставлении заявителем полного пакета документов, указанных в пункте 8 перечня основных требований к оказанию государственной услуги, авиационный инспектор по лицензированию проводит анализ представленных данных и в целях всестороннего рассмотрения направляет документы авиационному инспектору по медицине и авиационному инспектору по авиационным учебным центрам.

Авиационный инспектор по медицине проводит экспертизу медицинского сертификата на соответствие отчету авиационного медицинского эксперта, за исключением документов авиационного персонала, для которых не требуется проведение медицинского освидетельствования.

Авиационный инспектор по авиационным учебным центрам проводит экспертизу на предмет наличия у авиационного персонала соответствующей профессиональной подготовки в сертифицированном или признанном иностранном авиационном учебном центре.

Срок проведения экспертизы авиационными инспекторами не превышает 10 (десяти) рабочих дней с момента получения документов.

При положительных заключениях экспертиз авиационный инспектор по лицензированию в течение 5 (пяти) рабочих дней оформляет результат оказания государственной услуги:

- свидетельство авиационному персоналу (либо продление срока действия свидетельства);

- замену свидетельства и (или) приложения к нему при утере, хищении, порчи, смены фамилии, имени, отчества (при его наличии) и других технических причин, замене свидетельства книжного типа на свидетельство в виде пластиковой карточки;

- внесение или продление срока действия квалификационных и специальных отметок.

Срок оказания государственной услуги «Выдача свидетельств авиационному персоналу» и подвидов составляет в течении 30 (тридцати) рабочих дней.

317. При выявлении оснований для отказа в оказании государственной услуги АГА при ПРТ уведомляет заявителя о предварительном решении об отказе в оказании государственной услуги, а

также времени и месте (способе) проведения заслушивания для возможности выразить заявителю позицию по предварительному решению.

Уведомление о заслушивании направляется не позднее чем за 3 (три) рабочих дня до завершения срока оказания государственной услуги.

Заслушивание проводится не позднее 2 (двух) рабочих дней со дня уведомления.

По итогам заслушивания формируется положительный результат либо мотивированный отказ в оказании государственной услуги по основаниям, указанным в пункте 9 перечня основных требований к оказанию государственной услуги.

318. В случае замены свидетельства, действующие записи, внесенные в разделы XII (Ratings) и XIII (Special Remarks) предыдущего свидетельства, переносятся без изменения условий или ограничений, относящихся к этому свидетельству в соответствии с подпунктами 13) и 14) пункта 323 настоящих Правил.

319. Выдача свидетельства авиационного персонала для осуществления деятельности в гражданской авиации проводится АГА при ПРТ после прохождения кандидатом программы профессиональной подготовки в сертифицированном/одобренном АГА при ПРТ АУЦ с учетом квалификации.

## **Глава 8. Порядок внесения и продления срока действия квалификационных и специальных отметок авиационного персонала**

### **§1. Общие положения**

320. Свидетельство авиационного персонала в виде пластиковой карточки содержит информацию на таджикском и английском языках.

321. Пункты XII, XIII свидетельства допускается предусматривать в приложении к свидетельству авиационного персонала, которое является его неотъемлемой частью, по форме 2, согласно приложению 1 к настоящим Правилам.

Примечание: Данный пункт не применяется к свидетельству полетного диспетчера.

322. Свидетельство авиационного персонала содержит 14 пунктов.

323. Порядок заполнения и оформления свидетельства авиационного персонала:

1) в пункте I указывается название государства (выделенным шрифтом);

2) в пункте II указывается название свидетельства авиационного персонала (жирным шрифтом);

3) в пункте III указывается серийный номер свидетельства авиационного персонала, присвоенный уполномоченной орган (арабскими цифрами);

4) в пункте IV указывается фамилия, имя и отчество (при наличии) владельца свидетельства авиационного персонала на таджикском или английском языках;

5) в пункте IVa) указывается дата рождения (число, месяц, год) арабскими цифрами;

6) пункт V не применяется;

7) в пункте VI указывается гражданство владельца свидетельства авиационного персонала на английском языке;

8) в пункте VII ставится подпись владельца свидетельства авиационного персонала;

9) в пункте VIII указывается основание и условия, на основании которых выдано свидетельство авиационного персонала;

10) в пункте IX вносится отметка со сроком действия свидетельства, позволяющая владельцу пользоваться возможностями, предусмотренными свидетельством;

11) в пункте X ставится подпись должностного лица АГА при ПРТ (АГА при ПРТ), выдавшей свидетельство авиационного персонала, и дата выдачи;

12) в пункте XI приложения, которое является неотъемлемой частью свидетельства, где ставится печать АГА при ПРТ (АГА при ПРТ), выдавшего свидетельство;

13) в пункт XII (Ratings) свидетельства авиационного персонала указывается квалификационные отметки:

- в свидетельстве пилота воздушного судна указывается допуск к полетам по приборам SE (IR) для однодвигательного или ME (IR) для многодвигательного воздушного судна;

- о допуске к инструкторской и экзаменаторской работе;

- в свидетельстве пилота самолетов или вертолетов с многочленным экипажем указывается тип воздушного судна, а также

должность, в зависимости от присвоенной квалификации КВС (PIC) или второй пилот (FO);

- в свидетельстве штурмана, бортинженера (бортмеханика) указывается тип воздушного судна;

- в свидетельстве диспетчера управления воздушного движения (далее – УВД) указывается категории квалификационных отметок, по которым допущен к работе владелец свидетельства авиационного персонала;

- в свидетельстве персонала по техническому обслуживанию воздушного судна указываются типы воздушных судов и двигателя, группы и/или подгруппы воздушных судов, одна из категорий персонала по техническому обслуживанию воздушных судов "B1", "B2", или "C" в соответствии с принятыми международными сокращениями;

- в свидетельство внешнего пилота вносится тип, вид, класс беспилотного летательного аппарата.

Записи в разделе "Ratings" свидетельства авиационного персонала заверяются подписью должностного лица и печатью (при наличии) АГА при ПРТ.

14) в пункте XIII (Special Remarks) свидетельства авиационного персонала вносятся примечания, включающие специальные отметки с ограничениями и отметки о предоставляемых возможностях свидетельства авиационного персонала, включая отметку об уровне владения языком и информация:

- об уровне владения английским языком, используемым в радиотелефонной связи;

Примеры заполнения пунктов XII и XIII свидетельств авиационного персонала, приведены в приложении 11 настоящих Правил.

15) в пункте XIV свидетельства авиационного персонала указывается любые другие сведения по усмотрению АГА при ПРТ.

Для владельцев свидетельств членов летного экипажа и персонала по техническому обслуживанию воздушных судов данные о месте работы не вносятся.

324. Владелец свидетельства члена летного экипажа проводит летную подготовку на воздушном судне при наличии действующего свидетельства и соответствующей специальной отметки инструктора.

325. Для выполнения функций КВС или второго пилота самолета, вертолета, дирижабля, свободного аэростата, планера, мотодельтаплана, автожира, воздушного судна с системой увеличения подъемной силы, необходимо наличие свидетельства членов летного экипажа.

326. Вид воздушного судна указывается в названии свидетельства авиационного персонала или вносится в свидетельство авиационного персонала как квалификационная отметка о виде воздушного судна.

327. Если кандидат на первичное получение свидетельства членов летного экипажа успешно демонстрирует умения и знания для получения свидетельства членов летного экипажа, кандидату выдается свидетельство членов летного экипажа с отметкой о виде воздушного судна и квалификационных отметок, соответствующих классу или типу воздушного судна.

328. Для получения свидетельства членов летного экипажа для дополнительного вида воздушного судна, владелец свидетельства членов летного экипажа демонстрирует умения, знания и ему выдается дополнительное приложение к свидетельству членов летного экипажа для данного вида воздушного судна или вносится новая квалификационная отметка о виде воздушного судна в выданное приложение к свидетельству членов летного экипажа.

329. Сроки действия квалификационных отметок:

- для членов летных экипажей – 1 (один) год от даты проведения квалификационной проверки (LPC);
- для диспетчеров ОВД и операторов авиационной станции – 2 (два) года от даты проверки практических навыков;
- для персонала по техническому обслуживанию воздушных судов – бессрочная и ограничивается сроком действия приложения к свидетельству по техническому обслуживанию воздушных судов.

330. Срок действия квалификационной отметки члена летного экипажа не прерывается и продлевается от даты его истечения при продлении срока действия квалификационной отметки в течение 90 (девяносто) дней до его истечения.

331. Срок действия специальных отметок:

1) инструктора: для членов летных экипажей, диспетчеров обслуживания воздушного движения, операторов авиационной станции – 3 (три) года от даты завершения подготовки;

2) об уровне владения английским языком, используемым в радиотелефонной связи:

4 уровень – 3 (три) года от даты сдачи тестирования;

5 уровень – 6 (шесть) лет от даты сдачи тестирования;

6 уровень – бессрочное;

3) экзаменатора – для членов летных экипажей, диспетчеров ОВД, и персонала по техническому обслуживанию воздушных судов 3 (три) года от даты завершения подготовки. Назначение осуществляется Высшей квалификационной комиссией АГА при ПРТ.

## **§2. Внесение и продление срока действия квалификационных и специальных отметок членов летного экипажа**

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

- с одним двигателем, сухопутный (поршневой – SEP (land), газотурбинный – SET (land);

- с одним двигателем, гидросамолет (поршневой – SEP (sea), газотурбинный – SET (sea);

- многодвигательный, сухопутный (поршневой – MEP (land), газотурбинный – MET (land);

- многодвигательный, гидросамолет (поршневой – MEP (sea), газотурбинный – MET (sea).

333. Квалификационные отметки о типе воздушного судна устанавливаются для:

1) воздушного судна, сертифицированного для полета с минимальным экипажем, состоящего из двух и более пилотов;

2) вертолета или воздушного судна с системой увеличения подъемной силы.

334. Срок действия квалификационной отметки продлевается до конца месяца, в котором прекращается ее срок действия.

При отсутствии квалификационной отметки 3 (три) года и более после истечения срока действия квалификационной отметки, для продления

ее действия заявитель предоставляет документы, указанные в подпункте 8.8.1. пункта 8 перечня основных требований к оказанию государственной услуги (Приложение 10 настоящих правил).

335. При продлении срока действия специальной отметки инструктора в течение 12 месяцев до его истечения, срок действия специальной отметки продлевается от даты его истечения.

### **§3. Внесение и продление срока действия квалификационных и специальных отметок диспетчера обслуживания воздушного движения**

336. Квалификационные отметки диспетчера ОВД включают следующие категории отметок:

- 1) диспетчер аэродрома;
- 2) диспетчер процедурного контроля подхода;
- 3) диспетчер контроля подхода с использованием средств наблюдения;
- 4) диспетчер процедурного контроля района ОВД;
- 5) диспетчер контроля района ОВД с использованием средств наблюдения.

337. Квалификационные отметки диспетчера ОВД соответствуют следующим диспетчерским пунктам:

1) квалификация диспетчера аэродрома присваивается для лиц, имеющих допуск к самостоятельной работе на диспетчерском пункте руления или стартовом диспетчерском пункте или диспетчерском пункте вышки и объединённом диспетчерском пункте круга и посадки;

2) квалификация диспетчера процедурного контроля подхода или диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения присваивается для лиц, имеющих допуск к самостоятельной работе на диспетчерском пункте подхода или диспетчерском пункте круга или для лиц, имеющих допуск к самостоятельной работе на диспетчерских пунктах (при совмещении диспетчерских пунктов);

3) квалификация диспетчера процедурного контроля района ОВД или диспетчера контроля района ОВД с использованием средств наблюдения присваивается для лиц, имеющих допуски на рабочем месте районного диспетчерского пункта, районного диспетчерского центра или местного диспетчерского пункта.

### **§4. Внесение квалификационных и специальных отметок в**

## **свидетельство персонала по техническому обслуживанию воздушных судов**

338. Свидетельство персонала по техническому обслуживанию воздушных судов (AML) включает в себя следующие категории:

1) Свидетельство персонала по техническому обслуживанию воздушных судов (AML):

Категория А;

Категория В1;

Категория В2;

Категория С;

Категории А и В1 подразделяются на подкатегории относительно комбинаций самолетов, вертолетов, газотурбинных и поршневых двигателей:

А1 и В1.1 – самолеты с газотурбинными двигателями;

А2 и В1.2 – самолеты с поршневыми двигателями;

А3 и В1.3 – вертолеты с газотурбинными двигателями;

А4 и В1.4 – вертолеты с поршневыми двигателями;

Категория С подразделяется на:

- Комплексные ВС;
- Воздушные суда кроме комплексных.

Категория С применима к самолетам и вертолетам.

Категория В2:

Свидетельство категории В2 применима ко всем ВС;

339. Для целей внесения квалификационных отметок в свидетельство персонала по техническому обслуживанию воздушных судов, воздушные суда квалифицируются по следующим группам:

1) группа 1:

- многодвигательные воздушные суда, в том числе, вертолеты с составными двигательными установками, самолеты с максимальной эксплуатационной высотой полета более 29000 футов, воздушные суда, оборудованные электродистанционной системой управления и воздушные

суда, требующие внесения квалификационных отметок типа воздушных судов, определяемые АГА при ПРТ;

2) группа 2:

воздушные суда, не относящиеся к группе 1, принадлежащие следующим подгруппам:

- подгруппа 2а: самолеты с одним газотурбинным двигателем;
- подгруппа 2б: вертолеты с одним газотурбинным двигателем;
- подгруппа 2в: вертолеты с одним поршневым двигателем.

3) группа 3:

- воздушные суда с поршневыми двигателями, не указанные в группе 1 и в подгруппе 2с;
- негерметичные легкие поршневые однодвигательные самолеты с максимальной взлетной массой равной 5700 кг и ниже.

### **Глава 9. Общее квалификационные требования, предъявляемые к летному персоналу для получения квалификационной отметки «инструктор»**

340. Инструкторы подразделяются на следующие категории:

- 1) пилот-инструктор ВС;
- 2) инструктор по типу ВС;
- 3) инструктор по классу ВС;
- 4) инструктор для допуска к полетам по приборам;
- 5) инструктор по пилотажным тренажерам;
- 6) инструктор по взаимодействию членов экипажа на ВС, управляемых многочленным экипажем;
- 7) инструктор по комплексной летной подготовке.

341. Кандидату на получение квалификационной отметки «инструктор», предъявляются следующие квалификационные требования:

- 1) возраст – с 18 лет;
- 2) отвечает требованиям к знаниям и опыту предъявляемым при получении свидетельства пилота коммерческой авиации в соответствии с видом ВС;
- 3) подтверждение о прохождении курса теоретической подготовки, разработанного в соответствии с ПАНО РТ-04, в сертифицированном АУЦ и демонстрация уровня теоретических знаний, в следующих областях:

- методики теоретического и практического обучения;

- по оценке успеваемости студентов, учащихся или слушателей по тем предметам, по которым осуществляется наземная подготовка;
- процесса усвоения материала; элементов эффективного обучения;
- по оценке и проверке уровня знаний студентов, учащихся или слушателей, теории обучения;
- по разработке программы подготовки; планирования урока;
- методики аудиторного обучения;
- по использованию учебных средств, включая при необходимости тренажеры;
- по проведению анализа и исправлению ошибок студентов, учащихся и слушателей;
- возможностей человека применительно к летной подготовке, включая принципы контроля факторов угроз и ошибок;
- опасности, связанной с имитацией выхода из строя систем и отказов на ВС;
- под руководством назначенного пилота-инструктора кандидат:
- прошел курс обучения по методике ведения летной подготовки, включая демонстрацию операций, методы практического обучения, распознавание и исправление наиболее распространенных ошибок курсантов;
- применял на практике методику выполнения маневров и схем полета, по которой он намерен проводить летную подготовку.

4) продемонстрировал способность обучать в тех областях, в которых он намерен проводить летную подготовку, и на тех видах и классах ВС, по которым предусматривается осуществление функций пилота-инструктора, включая, в соответствующих случаях, предполетный инструктаж, разбор полетов и наземную подготовку;

5) имеет подготовку по утвержденной программе в соответствии с видом ВС, указанным в свидетельстве;

6) владеет летно-методическими навыками:

- распознавание, анализ и контроль факторов угроз и ошибок в процессе подготовки слушателя;
- управление воздушным судном в пределах ограничений его характеристик и методически грамотно обучать слушателя на приемлемом уровне безопасности полетов;
- умения плавно и точно выполнять все маневры и умело показывать их слушателю;
- принятие своевременных решений и квалифицированное осуществление контроля в полете;
- анализ и исправление ошибок обучаемых;
- управлять воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить точное выполнение и показ схемы полета или маневра слушателю;
- распознавать и контролировать факторы угроз и ошибок при обучении;
- управлять воздушным судном в пределах ограничений его характеристик;
- плавно и точно выполнять все маневры, методически правильно объяснять слушателю координацию движений при пилотировании воздушным судном;
- применять знания в области аэронавигации (самолетовождения) и передавать их слушателю;
- методически грамотно и безопасно обучать слушателя.

### **§1. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки пилота-инструктора**

342. Кандидату для получения квалификационной отметки пилота-инструктора «самолет» предъявляются следующие квалификационные требования:

- 1) не менее 200 часов налета, из которых 150 часов в качестве КВС;
- 2) наличие действующего свидетельства пилота;
- 3) не менее 5 часов налета на одномоторном самолете с поршневой силовой установкой в течение 6 месяцев, предшествующих проверочному полету перед поступлением на курсы летного инструктора;

4) прохождение курсов летных инструкторов, включающие не менее:

- 50 часов по методике летного обучения;
- 25 часов по методике теоретического обучения;
- 10 часов по знаниям профилирующих дисциплин летной эксплуатации соответствующего типа ВС;
- 15 часов летно-методической подготовки на ВС, управляемых одним пилотом.

343. Кандидату для получения квалификационной отметки пилота-инструктора «вертолет» предъявляются следующие квалификационные требования:

- 1) не менее 250 часов налета на вертолете, из которых не менее 100 часов в качестве командира вертолета;
- 2) наличие свидетельства коммерческого пилота вертолета;
- 3) не менее 5 часов налета на одномоторном вертолете в течение 6 месяцев, предшествующих проверочному полету перед поступлением на курсы летного инструктора;
- 4) прохождение курсов летных инструкторов вертолета, включающие не менее:

- 50 часов по методике летного обучения;
- 25 часов по методике теоретического обучения;
- 10 часов по знаниям профилирующих дисциплин летной эксплуатации соответствующего типа ВС;
- 15 часов летно-методической подготовки на ВС, управляемых одним пилотом.

344. Кандидату для получения квалификационной отметки пилота-инструктора «планер» предъявляются следующие квалификационные требования:

- 1) не менее 100 часов налета и 200 стартов (запусков) в качестве КВС;
- 2) прохождение курсов летных инструкторов планер:
  - 50 часов по методике летного обучения;
  - 25 часов по методике теоретического обучения;

- 10 часов по знаниям профилирующих дисциплин летной эксплуатации соответствующего типа ВС;

- 10 часов летно-методической подготовки.

345. Кандидат для получения квалификационной отметки пилота-инструктора «свободный аэростат» предъявляются следующие квалификационные требования:

- 1) не менее 75 часов налета в качестве КВС;

- 2) прохождение курсов летных инструкторов «свободный аэростат»:

- 50 часов по методике летного обучения;

- 25 часов по методике теоретического обучения;

- 10 часов по знаниям профилирующих дисциплин летной эксплуатации соответствующего типа ВС;

- 10 часов летно-методической подготовки.

346. Кандидату для получения квалификационной отметки пилота-инструктора «дирижабль» предъявляются следующие квалификационные требования:

- 1) не менее 100 часов налета в качестве КВС;

- 2) прохождение курсов летных инструкторов «дирижабль» включающие не менее:

- 50 часов по методике летного обучения;

- 25 часов по методике теоретического обучения;

- 10 часов по знаниям профилирующих дисциплин летной эксплуатации соответствующего типа ВС;

- 10 часов летно-методической подготовки.

## **§2. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки инструктора по типу ВС**

347. Кандидату для получения квалификационной отметки инструктора по типу самолета, управляемого одним пилотом или самолете, управляемого многочленным экипажем предъявляются следующие квалификационные требования:

1) наличие свидетельства коммерческого пилота самолета, пилота многочленного экипажа (самолет) или линейного пилота авиакомпании;

2) для инструктора ВС, управляемого одним пилотом – не менее 500 часов налета на самолете, управляемом одним пилотом, в том числе не менее 30 часов в качестве КВС данного типа или имеет квалификационные отметки инструктора и квалификационную отметку о допуске к полетам по приборам;

3) для инструктора на ВС с многочленным экипажем – не менее 1500 часов налета на самолете с многочленным экипажем, в том числе в качестве КВС данного типа не менее 30 участков по маршруту из которых не более 15 полетов допускается на летном тренажере, выполненных за 12 месяцев, предшествующих заявке;

4) прохождение курса подготовки инструкторов по типу запрашиваемого ВС (засчитывается пройденный курс по подготовке инструкторов при поддержании профессионального уровня).

348. Кандидату для получения квалификационной отметки инструктора по типу вертолета предъявляются следующие квалификационные требования:

1) наличие свидетельства коммерческого пилота вертолета или линейного пилота вертолета;

2) 250 ч налета на однодвигательных вертолетах с одним пилотом;

3) 500 ч налета на многодвигательных вертолетах с одним пилотом;

4) 1000 ч налета на вертолетах с многочленным экипажем, включая не менее 350 часов на вертолетах с многочленным экипажем или для многодвигательных вертолетов с одним пилотом – не менее 100 часов на вертолетах с многочленным экипажем;

5) прохождение курса подготовки инструкторов по типу ВС (засчитывается пройденный курс по подготовке инструкторов при поддержании профессионального уровня).

### **§3. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки инструктора для допуска к полетам по прибору**

349. Кандидату для получения квалификационной отметки инструктора для допуска к полетам по приборам предъявляются следующие квалификационные требования:

1) не менее 500 ч налета по приборам, из них 400 ч налета на самолете для инструктора инструментальной квалификации самолета;

2) не менее 500 ч налета по приборам, из них 250 ч на вертолете для инструктора инструментальной квалификации вертолета;

3) прохождение курсов инструкторов инструментальной квалификации включающий:

- методика летного обучения не менее 50 часов, кандидату с квалификацией летного инструктора засчитывается полностью;

- методика теоретического обучения (преподавание и изучение) не менее 25 часов, кандидату с квалификацией летного инструктора засчитывается полностью;

- повторение знаний профилирующих дисциплин летной эксплуатации соответствующего ВС не менее 10 часов, кандидату с квалификацией летного инструктора засчитывается полностью;

4) учебные полеты не менее 10 часов налета на ВС, летном тренажере или процедурном тренажере, для летного инструктора учебные полеты в объеме не менее 5 часов.

#### **§4. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки инструктора по пилотажным тренажерам**

350. Кандидату на получение квалификационной отметки инструктора по пилотажным тренажерам предъявляются следующие квалификационные требования:

1) имеет или имел свидетельство коммерческого пилота, пилота многочленного экипажа или линейного пилота авиакомпании конкретного вида ВС;

2) имеет или имел квалификационную отметку о допуске к полетам по приборам;

3) имеет успешно законченный учебный курс инструктора по допуску к полетам по приборам;

4) прошел проверку квалификации по соответствующему типу ВС на летном тренажере в течение 12 месяцев;

5) для получения квалификационной отметки инструктора тренажера для самолетов с многочленным экипажем необходимо:

- не менее 1500 часов полетного времени в качестве пилота самолетов с многочленным экипажем или ВС с системой увеличения подъемной силы;

- в качестве пилота или наблюдателя, в течение 12 месяцев;

- 3 сектора полета по маршруту на борту соответствующего типа ВС или 2 линейно-ориентированные сессии летной подготовки на тренажере ВС, соответствующего типа, проводимые квалифицированным летным экипажем.

Эти тренажерные сессии включают, по крайней мере, 2 маршрута по 2 часа между 2 различными аэродромами, а также соответствующий предполетный инструктаж и послеполетный разбор;

б) для получения квалификационной отметки инструктора тренажера для самолетов с системой увеличения подъемной силы с одним пилотом, необходимо:

- не менее 500 часов полетного времени в качестве КВС на соответствующем

- типе;

- имеет или имел квалификацию инструктора по допуску к полетам по приборам на самолете;

7) для получения квалификационной отметки инструктора тренажера для вертолетов, необходимо:

- 1 час полета на борту соответствующего типа вертолета, в течение 12 месяцев в качестве пилота или в качестве наблюдателя;

- для вертолетов с многочленным экипажем не менее 1000 часов налета в качестве пилота на вертолетах, в том числе не менее 350 часов в качестве пилота на вертолетах с многочленным экипажем;

- для многодвигательных вертолетов с одним пилотом, не менее 500 часов в качестве пилота, в том числе 100 часов в качестве КВС;

- для однодвигательных вертолетов с одним пилотом, не менее 250 часов в качестве пилота вертолета;

8) для получения квалификационной отметки инструктора тренажера для обучения исключительно на тренажере базовой подготовки, необходимо пройти практическую подготовку и проверку в объеме не менее 3 часов под контролем квалифицированного инструктора, назначенного в этих целях АГА при ПРТ.

#### **§5. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки инструктора по взаимодействию членов экипажа многочленного воздушного судна**

351. Кандидату на получение квалификации инструктора по взаимодействию членов экипажа многочленного ВС предъявляются следующие квалификационные требования:

1) имеет или имел свидетельство коммерческого или линейного пилота;

2) не менее 1500 ч налета в качестве пилота многочленного ВС для самолетов и дирижаблей, 1000 часов – для вертолетов;

3) обучение на процедурном тренажере или летном тренажере в рамках утвержденного курса для инструкторов по координации многочленного экипажа:

- методика летного обучения – 25 часов (засчитывается пройденный курс подготовки для летного инструктора, инструктора типа ВС,

инструктора класса ВС, инструктора по допуску к полетам по приборам, инструктора тренажера);

- методика теоретического обучения (преподавание и изучение) – 25 часов (засчитывается пройденный курс подготовки для летного инструктора, инструктора типа ВС, инструктора класса ВС, инструктора по допуску к полетам по приборам, инструктора тренажера);

- техническая учеба по изучению эксплуатируемого тренажера;

- не менее 3 часов практической подготовки или инструктажа по координации многочленного экипажа в рамках всего курса на соответствующем тренажере, под контролем и исполняя требования назначенного в этих целях АГА при ПРТ инструктора типа ВС, инструктора тренажера или инструктора по координации многочленного экипажа.

#### **§6. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки инструктора по проведению комплексной летной подготовки**

352. Кандидат на получение квалификации инструктора по проведению комплексной летной подготовки предъявляются следующие требования:

1) в течение предыдущих 3 лет действующее свидетельство пилота, с указанием инструкторской квалификации, отвечающего требованиям соответствующих курсов;

2) не менее 3 часов летной подготовки на пилотажном тренажере, связанных с функциями инструктора по проведению комплексной летной подготовки под контролем и выполняя требования назначенного в этих целях АГА при ПРТ, или если инструктор по проведению комплексной летной подготовки желает проводить обучение исключительно на учебном стенде полета по приборам, ему необходимо провести не менее 3 часов летной подготовки под контролем и выполняя требования назначенного в этих целях АГА при ПРТ инструктора;

3) в течение 12 месяцев перед заявкой пройти проверку летной подготовки в соответствии действующего класса или типа в соответствии с предполагаемым обучением, который желает проводить обучение исключительно на учебном стенде полета по приборам, необходимо в течение 12 месяцев перед заявкой провести проверку летной подготовки;

4) для продления квалификационной отметки (рейтинга) инструктора по комплексной летной подготовке соискателю необходимо в течение последних 12 месяцев провести не менее 3 часов обучения на пилотажном тренажере, а также выполнить проверки профессиональной

пригодности, для соответствующего типа или класса воздушного судна на пилотажном тренажере.

353. Инструктору, который обучает для получения квалификационной отметки (рейтинга) типа, требуется:

1) свидетельство и квалификационные отметки (рейтинги), выданные соответствии с ИКАО, согласно требованиям другой страны, для проводимого обучения по воздушному судну, зарегистрированного в данной стране;

2) в качестве инструктора квалификационной отметки (рейтинги) типа выполнить 100 часов налета или обучения на имитирующих тренажерах;

3) срок действия разрешения определяется по усмотрению АГА при ПРТ, но не превышает 3 лет;

4) разрешение ограничивается следующим образом:

- обучение не осуществляется для выдачи какой-либо инструкторской квалификационной отметки (рейтинги);

- к обучению допускаются курсанты, владеющие языком, на котором будет проводиться обучение;

- не проводится обучение для инструктора по взаимодействию членов экипажа многочленного экипажа.

## Глава 10. Общие квалификационные требования к экзаменаторам

354. К кандидату на получение квалификации экзаменатора, определяющего уровень квалификации лиц, которым выдается свидетельство авиационного персонала, предъявляются следующие общие квалификационные требования, а также квалификационные требования предъявляемым к лицам, которым выдается свидетельство авиационного персонала, наличие:

1) действующей специальной отметки инструктора (для членов летного экипажа и персонала обслуживания воздушного движения);

2) действующего свидетельства в качестве:

- члена летного экипажа:

пилот-любитель (самолет, вертолет, ВС с увеличением подъемной силы) – PPL;

пилот коммерческой авиации (самолет, вертолет) – CPL;

пилот многочленного экипажа (самолет) – MPL;

линейный пилот (самолет, вертолет) – ATP;

- члена летного экипажа, отличного от пилотов:

штурман – FNL;

бортинженер (бортмеханик);

кабинный экипаж – CCL.

- другого авиационного персонала:

диспетчер ОВД – ATCL;

специалист по ТО ВС - AML;

полетный диспетчер – FDL.

355. К экзаменатору предъявляются следующие квалификационные требования:

1) знание инструктивного материала, регламентирующие порядок и процедуры определения уровня квалификации авиационного персонала, умение применять и толковать их;

2) наличие опыта работы в области обучения и проведения оценки практических навыков;

3) наличие практического опыта работы по профилю оцениваемой деятельности;

4) наличие квалификационных отметок, равнозначных свидетельствам и квалификационным отметкам авиационного персонала, для которых они уполномочены проводить квалификационный экзамен;

5) наличие соответствующей профессиональной подготовки в качестве экзаменатора;

6) знание системы выдачи свидетельств авиационному персоналу.

Экзаменатор проводит квалификационный экзамен в отношении свидетельств авиационного персонала, квалификационных и (или) специальных отметок, обладателем которых он является.

356. Квалификационные требования для продления срока назначения экзаменатора:

1) наличие не менее двух проверок в качестве экзаменатора в год в течение периода исполнения своих обязанностей;

2) наличие одной проверки в качестве экзаменатора под контролем авиационного инспектора АГА при ПРТ или другого назначенного экзаменатора, в течение срока назначения (данная проверка может быть выполнена на комплексном тренажере);

3) наличие действующих квалификационных и специальных отметок в свидетельстве авиационного персонала;

4) наличие документов подтверждающих прохождение курсов поддержания профессионального уровня по специальной программе для экзаменаторов не реже одного раза в 3 года.

357. Экзаменатор демонстрирует уровень теоретических и практических знаний в следующих областях:

1) нормативных правовых актов Республики Таджикистан в области гражданской авиации, соответствующих сфере деятельности экзаменатора;

2) нормативных документов международных организаций в области гражданской авиации, связанных с особенностями сферы деятельности и инструктивный материал по отношению к обязанностям экзаменаторов;

3) возможности и ограничения человека, включая факторы угроз и ошибок соответствующей сферы деятельности;

4) принципов установления рабочих взаимоотношений с лицом, в отношении которого осуществляется проверка знаний, умений и навыков;

5) принципов и методов проведения оценивания, выставления адекватной оценки и установления соответствия знаний, навыков и умений кандидатов, включая обоснованное принятие решения по оценке, предоставление оцениваемому физическому лицу конструктивной информации о результатах оценки;

6) ведения документации, включая обеспечение достоверности и надежности собранных данных, регистрацию документов, мероприятия по защите персональных данных, экзаменуемых в отношении проводимых проверок и результатов;

- 7) инструктаж, проведение проверки уровня знаний, навыков и умений кандидата в экзаменаторы;
- 8) демонстрацию организации и подготовку к проведению экзамена под руководством экзаменатора соответствующей категории и профиля деятельности;
- 9) опрос и оценивание экзаменуемого, документирование процедур проверки.

## **Глава 11. Квалификационные требования к экзаменаторам, имеющие право определять уровень квалификации пилотов**

358. Определяются следующие виды экзаменаторов для пилотов:

- 1) летный экзаменатор – (FE);
- 2) экзаменатор по типу ВС – (TRE);
- 3) экзаменатор на тренажере – (SFE);
- 4) экзаменатор летных инструкторов – (FIE).

359. Экзаменаторы указанные в пункте 130 настоящих Правил, имеют свидетельства авиационного персонала и квалификационные отметки, равнозначные свидетельствам авиационного персонала и квалификационным отметкам пилотов, штурманов, бортинженеров для которых они уполномочены проводить оценку профессиональных навыков и летных умений, а также квалификацию инструктора, дающее полномочия на обучение для получения свидетельств и квалификационных отметок.

360. Оценку профессиональных навыков, проверку тренажерной или летной подготовки командира ВС (далее – КВС) осуществляют экзаменаторы, имеющие квалификации для выполнения функций КВС.

### **§1. Квалификационные требования к летному экзаменатору – FE**

361. Кандидат на получение квалификации летного экзаменатора «самолет» – FE(A) имеет:

для квалификационных проверок на первоначальную выдачу свидетельства PPL(A) и CPL(A) – не менее 1000 часов налета в качестве пилота ВС, в том числе не менее 250 часов в качестве инструктора FI(A) для CPL.

362. Кандидат на получение квалификации летного экзаменатора «вертолет» – FE(H) имеет:

1) для квалификационных проверок на первоначальную выдачу свидетельства PPL(H) – не менее 500 часов налета в качестве пилота вертолета, в том числе не менее 250 часов в качестве инструктора FI(H);

2) для квалификационных проверок на первоначальную выдачу свидетельства CPL(H) – не менее 1000 часов налета в качестве пилота вертолета, в том числе не менее 250 часов в качестве инструктора FI(H) для CPL;

3) для квалификационных проверок на получение квалификационной отметки (type rating) в свидетельствах PPL(H) или CPL(H) для допуска к полетам на многодвигательных вертолетах при условии, если экзаменатор выполняет требования указанных в подпунктах 1) или 2) пункта 361 настоящих Правил, в зависимости от обстоятельств и имеет CPL(H) или ATPL(H).

363. Летный экзаменатор – FE проводит квалификационный экзамен на:

1) выдачу свидетельства, внесение и (или) продление срока действия квалификационной отметки пилота PPL, CPL;

2) получение или продление срока действия специальной отметки «летный инструктор – FI» на соответствующем классе ВС.

## **§ 2. Квалификационные требования к экзаменатору по типу ВС – TRE**

364. Кандидат на получение квалификации «экзаменатора по типу ВС «самолет» – TRE (A) многочленного экипажа ВС имеет не менее 1500 часов налета в качестве пилота на воздушном судне с многочленным экипажем, из которых не менее 500 часов в качестве КВС, и имеет квалификацию TRI(A).

365. Кандидат на получение квалификации «экзаменатора по типу ВС «вертолет» – TRE (H) имеет не менее 1500 часов налета в качестве пилота на вертолете с многочленным экипажем, из которых не менее 500 часов в качестве КВС, и имеет квалификацию TRI (H).

366. Кандидат на получение квалификации TRE(H) на многодвигательном вертолете с одним пилотом имеет не менее 1000 часов налета в качестве пилота на вертолете, из которых не менее 500 часов в качестве КВС, и имеет квалификацию TRI(H).

367. Кандидат на получение квалификации TRE(H) на однодвигательном вертолете с одним пилотом имеет не менее 750 часов налета в качестве пилота на вертолете, из которых не менее 500 часов в качестве КВС, и имеет квалификацию FI(H) или TRI(H).

368. Экзаменатор с квалификацией «экзаменатор по типу ВС «самолета» – TRE (A)» проводит квалификационный экзамен на:

1) внесение, продление срока действия квалификационной отметки по типу ВС (type rating);

2) выдачу свидетельства, внесение и (или) продление срока действия квалификационной отметки пилота ATPL(A);

3) выдачу свидетельства, внесение и (или) продление срока действия квалификационной отметки пилота MPL;

4) внесение, продление срока действия специальной отметки «инструктора по типу ВС – TRI» или «инструктора тренажера – SFI (A)» при условии, что экзаменатор обладает квалификацией TRE, по крайней мере, в течение трех лет.

5) по согласованию с АГА при ПРТ, внесение, продление срока действия специальной отметки экзаменатора TRE (A).

369. Экзаменатор с квалификацией «экзаменатор по типу ВС «вертолет» – TRE (H)» проводит квалификационный экзамен на:

1) внесение, продление срока действия квалификационной отметки по типу ВС (type rating);

2) выдачу свидетельства, внесение и (или) продление срока действия квалификационной отметки пилота ATPL(H);

3) внесение, продление срока действия специальной отметки TRI (H) или SFI (H), при условии, что экзаменатор является TRE, по крайней мере, в течение трех лет;

4) по согласованию с АГА при ПРТ, внесение, продление срока действия специальной отметки экзаменатора TRE (H).

### **§ 3. Квалификационные требования к экзаменатору на тренажере – SFE**

370. Кандидат на получение квалификации «экзаменатора на тренажере самолета – SFE(A)» имеет свидетельство линейного пилота авиакомпании ATPL (A) и не менее 1500 часов налета в качестве пилота многочленного экипажа и имеет специальную отметку SFI (A).

371. Кандидат на получение квалификации «экзаменатора на тренажере вертолета SFE(H)» имеет свидетельство линейного пилота ATPL(H) с IR(H) на соответствующий тип вертолета, не менее 1000 часов налета в качестве КВС вертолета и специальную отметку SFI (H).

### **§ 4. Квалификационные требования к экзаменатору летных инструкторов – FIE**

372. Кандидат на получение квалификации «экзаменатора летных инструкторов на самолете – FIE(A)» имеет:

1) специальные отметки FI (A) или TRI (A);

2) не менее 2000 часов налета в качестве пилота самолета, в том числе не менее 100 часов налета в обучении соискателей специальной отметки летного инструктора FI(A) или TRI(A).

373. Кандидат на получение квалификации «экзаменатора летных инструкторов на вертолете – FIE(H)» имеет:

- 1) специальные отметки FI(H) или TRI(H);
- 2) не менее 2000 часов налета в качестве пилота вертолета и не менее 100 часов при подготовке на специальные отметки FI(H) или TRI(H).

374. Экзаменатор с квалификацией «экзаменатор летных инструкторов – FIE»:

1) осуществляет проверки в целях внесения, продления срока действия специальной отметки экзаменатора квалификации FIE соответствующего класса ВС при наличии опыта работы в качестве FIE не менее трех лет;

2) осуществляет проверки в целях внесения, продления срока действия специальной отметки инструктора FI и TRI при условии наличия соответствующей квалификации у проверяемого инструктора.

## **Глава 12. Квалификационные требования к экзаменаторам, имеющие право определять уровень квалификации диспетчеров ОВД**

375. Кандидат на получение квалификации «экзаменатора ОВД» соответствует следующим квалификационным требованиям:

1) наличие действующего свидетельства авиационного персонала (диспетчера ОВД);

2) наличие действующей специальной отметки диспетчера-инструктора;

3) непрерываемый стаж работы в качестве диспетчера-инструктора в период, предшествующий получению квалификации экзаменатора ОВД, не менее трех лет;

4) обладание квалификационными отметками, равнозначными квалификационным отметкам персонала, для которых они уполномочены проводить оценку профессиональных знаний, навыков и умений;

5) наличие соответствующей профессиональной подготовки в качестве экзаменатора ОВД.

376. Профессиональная подготовка экзаменаторов ОВД осуществляется в соответствии ПАНО РТ-04.

377. Экзаменатор ОВД осуществляет свою деятельность с целью определения уровня квалификации специалистов ОВД в случаях:

- 1) получения кандидатом свидетельства диспетчера ОВД;
- 2) внесения и (или) продления срока действия следующих квалификационных отметок диспетчера ОВД:

- диспетчер диспетчерского (-их) пункта (-ов) района аэродрома (аэродромного диспетчерского центра) – Aerodrome control;

- диспетчер диспетчерского пункта подхода – Approach control procedural;

- диспетчер радиолокационного контроля диспетчерского пункта подхода – Approach surveillance control;

- диспетчер процедурного контроля районного диспетчерского пункта (районного диспетчерского центра) – Area control procedural;

- диспетчер радиолокационного контроля районного диспетчерского пункта (районного диспетчерского центра) – Area surveillance control;

3) внесения и (или) продления срока действия специальной отметки.

### **Глава 13. Квалификационные требования к экзаменаторам имеющие право оценивать и определять уровень квалификации специалистов по ТО ВС**

378. Определяются следующие назначения:

1) экзаменатор практического элемента по типу ВС и (или) экзаменатор практической стажировки (On the Job Training (далее – ОJT);

2) экзаменатор, имеющий право определять уровень квалификации специалистов по ТО ВС для категории В3.

#### **§1. Квалификационные требования к экзаменатору практического элемента по типу ВС и (или) практической стажировки (ОJT)**

379. Кандидат на получение квалификации экзаменатора практического элемента по типу ВС и (или) практической стажировки (ОJT) соответствует следующим квалификационным требованиям:

1) владеть сертификатом допуска к эксплуатации ВС, выданным организацией по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники (далее – ТО и РАТ);

2) обладать действующим свидетельством специалиста по ТО ВС в категории В1 или В2;

3) пройти следующие курсы повышения квалификации:

- «Возможности человека, применительно к техническому обслуживанию ВС» согласно ПАНО РТ-04 либо «Human Factors Course» в обучающей организации;

- авиационное законодательство в объеме ПАНО РТ-04;

- «Обучение преподавателей» («Train the Trainers Course»), или Профессиональное обучение для инструкторов («Professional Training of Instructors»);

- курс экзаменатора (Assessor Training Course).

## **§ 2. Квалификационные требования к экзаменатору, имеющий право определять уровень квалификации специалистов по ТО ВС для категории ВЗ.**

380. Кандидат на получение квалификации экзаменатора имеющий право определять уровень квалификации специалистов по ТО для категории ВЗ соответствует следующим квалификационным требованиям:

- 1) знать систему выдачи свидетельств авиационному персоналу;
- 2) знать политику и инструктивный материал, регламентирующие порядок и процедуры определения уровня квалификации авиационного персонала, уметь применять и толковать их;
- 3) быть действующим специалистом-практиком в области технического обслуживания и ремонта ВС;
- 4) уметь применять стандарты безопасности полетов и техническому обслуживанию ВС;
- 5) обладать квалификационными отметками (рейтингами), как минимум равнозначными свидетельствам и квалификационным отметкам специалистов по ТО ВС, которому он уполномочен проводить оценку профессиональных знаний, навыков и умений;
- 6) иметь специальную подготовку в качестве экзаменатора;
- 7) знать процедуру проведения квалификационной оценки, включая:

- сбор объективных данных;

- оценка объективных данных;

- представление отчета о принятой оценке.

381. Экзаменатор до начала исполнения функции оценки имеет следующие завершенные курсы (Certificate of Completion):

- 1) «Возможности человека, применительно к техническому обслуживанию ВС» в объеме ПАНО РТ-04 либо «Human Factors Course» в обучающей организации;
- 2) авиационное законодательство в объеме ПАНО РТ-04;
- 3) «Обучение преподавателей» («Train the Trainers Course»), или Профессиональное обучение для инструкторов («Professional Training of Instructors»);
- 4) курс экзаменатора (Assessor Training Course).

382. Квалификационные требования для продления полномочий экзаменатора имеющий право определять уровень квалификации специалистов по ТО воздушных судов для категории ВЗ:

1) иметь минимум 1 проверку (как экзаменатор) в год в течение периода исполнения своих обязанностей;

2) иметь одну проверку (как проверяемого) под контролем другого экзаменатора в течение срока полномочий;

3) иметь действующие квалификационные и специальные отметки в свидетельстве специалиста по ТО ВС;

4) иметь следующие завершённые курсы (Certificate of Completion) поддержания профессионального уровня для экзаменаторов один раз в 3 года в авиационном учебном центре:

- «Обучение преподавателей» («Train the Trainers Course»), или

- «Профессиональное обучение для инструкторов» («Professional Training of Instructors»);

- курс экзаменатора (Assessor Training Course).

383. Действующие экзаменаторы допускаются к самостоятельному освоению новых типов легких воздушных судов с взлетной массой 5700 килограмм и менее, в составе не менее двух специалистов и имеющие:

1) стаж работы не менее 5 лет по ТО и РАТ по виду ВС;

2) допуск по ТО и РАТ минимум к трем типам по данному виду ВС.

384. Освоение новой техники проводится, двумя экзаменаторами, имеющие допуски, минимум, на трех воздушных судах и эксплуатационный опыт не менее 5 лет.

## **Глава 14. Медицинские положения при выдаче свидетельств**

### **§ 1. Классы медицинских заключений**

385. Медицинские заключения первого класса применяются к кандидатам и обладателям:

1) свидетельств пилота коммерческой авиации (самолёт, дирижабль, вертолёт и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);

2) свидетельств пилота многочленного экипажа;

3) свидетельств линейного пилота (самолёт, вертолёт и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы).

386. Медицинское заключение второго класса применяется к кандидатам и обладателям:

1) свидетельств штурмана;

- 2) свидетельств бортинженера;
- 3) свидетельств бортмеханика;
- 4) свидетельств кабинного экипажа;
- 5) свидетельств пилота - любителя (самолёт, дирижабль, вертолёт и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
- 6) свидетельств пилота - планериста;
- 7) свидетельств пилота свободного аэростата.

387. Медицинское заключение третьего класса применяется к кандидатам и обладателям:

- 1) свидетельств диспетчера УВД;
- 2) свидетельств внешнего пилота.

388. Кандидат на получение медицинского заключения представляет членам врачебной комиссии заверенное им заявление относительно личного анамнеза. Кандидат предупреждается о необходимости указывать как можно более полно и точно сведения.

389. Член врачебной комиссии сообщает АГА при ПРТ 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. 40).

390. Критерии годности по состоянию здоровья, при возобновлении медицинского заключения, не отличаются от критериев при первоначальном заключении, за исключением конкретно оговорённых случаев.

391. Периоды между очередными медицинскими освидетельствованиями для возобновления медицинского заключения указаны в пункте 52.

## **§ 2. Требования к медицинскому заключению**

392. Кандидат на получение медицинского заключения, выдаваемого в соответствии с условиями пункта 22, проходит медицинское освидетельствование с учетом:

- 1) физического и психического состояния;
- 2) зрительного восприятия и цветоощущения;
- 3) слуха.

## **§ 3. Требования к физическому и психическому состоянию здоровья**

393. Кандидат на получение медицинского заключения любого класса не имеет:

- 1) врождённых или приобретённых аномалий; или
- 2) активной, скрытой, острой или хронической неспособности; или
- 3) ран, телесных повреждений или последствий операции; или
- 4) последствий или побочного эффекта от приёма прописанных врачом или имеющихся в открытой продаже терапевтических, диагностических или профилактических медикаментов,
- 5) последствий или побочного эффекта от приёма лечебных средств из трав и альтернативных методов лечения, которые вызывают

такую степень функциональной нетрудоспособности, что привело бы к нарушению безопасности полётов или безопасности при осуществлении обязанностей.

#### **§ 4. Требования к проверке остроты зрения**

394. Для оценки остроты зрения принимается следующее:

1) проверка остроты зрения проводится в условиях с уровнем освещённости, соответствующей освещённости обычного помещения (30–60 кд/м<sup>2</sup>);

2) острота зрения измеряется посредством серии колец Ландольта или аналогичных опто типов, размещаемых на расстоянии от кандидата в зависимости от принятого способа проверки.

#### **§ 5. Требования к цветоощущению:**

395. АГА при ПРТ признаёт способы проверки, которые гарантируют надёжность проверки цветоощущения.

396. Кандидат демонстрирует способности свободно различать те цвета, ощущение которых необходимо для безопасного выполнения обязанностей;

397. 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 МКОС или D65, предписываемыми Международной комиссией по освещению.

398. Кандидат, получивший удовлетворительную оценку согласно требованиям настоящего параграфа, признается годным. Кандидат, не получивший удовлетворительной оценки при такой проверке, признается негодным, если он не в состоянии легко различать 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 полётов в дневное время.

399. Солнцезащитные очки, используемые при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством или квалификационной отметкой, не создают эффекта поляризации и имеют нейтральную тонировку серого цвета.

#### **§ 6. Требования к проверке слуха**

400. АГА при ПРТ признаёт к использованию такие методы обследования, которые гарантируют достоверную проверку слуха.

401. Кандидаты демонстрируют остроту слуха, достаточную для безопасного осуществления прав, предоставляемых их свидетельствами и

квалификационными отметками.

402. 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; в качестве альтернативы могут применяться другие методы, позволяющие получить аналогичные результаты.

403. 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.

404. При медицинских освидетельствованиях, помимо упомянутых в пунктах 402, 403, 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 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 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.

405. Освидетельствование кандидатов, использующих слуховые аппараты, осуществляется в соответствии с документом, утвержденным АГА при ПРТ.

## **§ 7. Медицинское заключение первого класса: выдача и возобновление заключения**

406. Кандидат на получение свидетельства:

- пилота коммерческой авиации (самолёт, дирижабль, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
- пилота многочленного экипажа (самолёт);
- линейного пилота (самолёт, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы) проходит первоначальное медицинское освидетельствование для получения медицинского заключения первого класса.

407. При отсутствии ограничений обладатели свидетельств:

- пилота коммерческой авиации (самолёт, дирижабль, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);

- пилота многочленного экипажа (самолёт);
- линейного пилота (самолёт, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы)

возобновляют медицинские заключения первого класса с интервалами, не превышающими интервалы, указанные в пункте 70.

408. Если АГА при ПРТ удовлетворен соответствием требованиям параграфов 8-10 данной главы и общим положениям о медицинских заключениях и требованиям к этим заключениям, кандидату выдается медицинское заключение первого класса.

### **§ 8. Медицинское заключение первого класса: требования к физическому и психическому состоянию здоровья**

409. У кандидата нет заболевания или ограничения трудоспособности, которое могло бы привести к внезапной потере способности безопасно управлять воздушным судном или безопасно выполнять порученные обязанности.

410. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

- 1) органического психического расстройства;
- 2) психического или поведенческого расстройства, вызванного употреблением психоактивных веществ; это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ;
- 3) шизофрении или шизотипического или бредового расстройства;
- 4) аффективного расстройства;
- 5) невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства;
- 6) поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами;
- 7) расстройства взрослой личности или поведения, особенно если оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях;
- 8) умственной отсталости;
- 9) расстройства психического развития;
- 10) расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности; или
- 11) психического расстройства, которые могут привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые ему запрашиваемым или имеющимся свидетельством.

Примечание. Психические и поведенческие расстройства определяются в соответствии с клиническими описаниями и диагностическими рекомендациями Всемирной организации здравоохранения.

411. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

- 1) прогрессирующего или непрогрессирующего заболевания

нервной системы, которое препятствует безопасному осуществлению прав, предоставляемых свидетельством и квалификационными отметками;

2) эпилепсии; или

3) случаев потери сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.

412. У кандидата не было травм головы, последствия которых могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

413. У кандидата нет каких-либо врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых свидетельством и квалификационными отметками.

414. Кандидат, перенесший операцию хирургического замещения коронарной артерии или ангиопластику (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 трудоспособности, считается непригодным, кроме случаев, когда кардиологическое состояние кандидата обследовалось и оценивалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

415. Кандидат с сердечной аритмией считается непригодным, кроме случаев, когда сердечная аритмия обследовалась и оценивалась и было признано, что она не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

416. Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения:

1) электрокардиография проводится при переосвидетельствовании кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в год;

2) цель регулярного электрокардиографического обследования заключается в выявлении заболеваний. Однако результаты этого обследования не являются достаточным основанием для признания кандидата непригодным без дальнейшего тщательного изучения сердечно-сосудистой системы.

417. Систолическое и диастолическое давление крови находится в пределах нормы.

418. При использовании медицинских препаратов для снижения высокого кровяного давления кандидат признаётся непригодным, исключение составляют только те лекарства, применение которых совместимо с безопасным выполнением кандидатом своих обязанностей, предусмотренных его свидетельством и квалификационными отметками.

419. Кровеносная система не имеет никаких серьезных

функциональных или структурных отклонений от нормы.

420. У кандидата отсутствует острая легочная недостаточность или активные поражения легких, средостения или плевры, которые могут привести к появлению симптомов утраты трудоспособности при работе в обычных или аварийных условиях.

421. Кандидаты с хроническим обструктивным заболеванием легких считаются непригодными, за исключением случаев, когда их состояние было обследовано и признано, что оно не препятствует безопасному выполнению обязанностей, предусмотренных их свидетельством или квалификационными отметками.

422. Кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях, считаются непригодными.

423. 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.

424. Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.

425. Кандидаты с неактивными или излеченными легочными заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, могут быть признаны годными.

426. Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.

427. Кандидаты не имеют таких признаков грыжи, которые могут привести к потере работоспособности.

428. 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.

429. 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.

430. 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.

431. Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом считаются непригодными.

432. 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.

433. 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; наличие серповидных клеток и других гемоглобинопатных признаков, не препятствует признанию кандидата пригодным.

434. 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.

435. Анализ мочи является частью медицинского освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом исследуются.

436. 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 было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

437. Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.

438. Кандидаты с серопозитивной реакцией на ВИЧ считаются непригодными, за исключением случаев, когда состояние кандидата было освидетельствовано и оценивается как не препятствующее безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

439. Беременные кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда в результате акушерского обследования и постоянного медицинского наблюдения установлена неосложненная беременность малой степени риска.

440. После родов или прекращения беременности кандидату не

разрешается осуществлять права, предоставляемые свидетельством, пока она не пройдет переосвидетельствование и не будет признано, что она может безопасно осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством и квалификационными отметками.

441. 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.

442. 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.

443. У кандидата не наблюдается:

- 1) расстройства вестибулярной функции;
- 2) значительной дисфункции евстахиевых труб;
- 3) неизлеченного прободения барабанных перепонок;

444. Одиночное сухое прободение барабанной перепонки не является основанием для признания кандидата непригодным.

445. У кандидата не наблюдается:

- 1) обструкции носоглотки и
- 2) дефектов и заболеваний полости рта или верхних дыхательных путей, которые могут препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

446. Кандидаты, страдающие серьёзным заиканием или другими дефектами речи, что препятствуют при ведении речевой связи, считаются непригодными.

## **§ 9. Медицинское заключение первого класса: требования к зрительному восприятию**

447. 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 и будут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

448. 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 корректирующих линз, кандидат признаётся годным при условии, что:

1) такие корректирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых запрашиваемыми или имеющимися свидетельством или квалификационными отметками;

2) кроме того, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корректирующими линзами.

449. Если кандидат не соответствует положениям пункта 448, АГА при ПРТ может потребовать представить результаты офтальмологического обследования. Острота зрения, как нескорректированного, так и скорректированного, обычно измеряется и регистрируется при всех повторных обследованиях. Условия, при которых необходимо предоставление результатов офтальмологического обследования, включают:

- 1) существенное снижение остроты зрения без коррекции;
- 2) снижение остроты максимально скорректированного зрения любой степени;
- 3) глазные заболевания;
- 4) повреждения глаз;
- 5) глазная хирургия.

450. Для удовлетворения требованиям пункта 448, разрешается использование контактных линз при условии, что:

- а) линзы являются монофокальными и без тонировки;
- б) линзы являются достаточно толерантными;
- в) при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корректирующими линзами.

Примечание. Кандидатам, использующим контактные линзы, не требуется измерять остроту нескорректированного зрения при повторных обследованиях, если имеется информация о назначенных им контактных линзах.

451. 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.

452. 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. Цель требуемого офтальмологического обследования заключается в том, чтобы 1) убедиться в нормальных зрительных

функциях и 2) выявить любые значительные патологические нарушения зрения.

453. 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.

454. Кандидат, использующий корригирующие линзы в соответствии с пунктом 448, читает таблицу N5 или ее аналог на расстоянии 30–50 см. Если это требование выполняется только при использовании коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат признаётся годным при условии, что такая коррекция осуществляется в дополнение к корректирующим линзам очков, предусмотренным пунктом 448. Если такая коррекция не предписана, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков для зрения на близкое расстояние. Если требуется коррекция зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что ему достаточно одной пары очков для выполнения требований как для дальнего, так и для близкого зрения.

Примечание 1. Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия вышеуказанному требованию, могут понадобиться линзы без верхней полусферы, бифокальные или многофокальные линзы. Эти линзы позволяют читать показания приборов и карту или руководство, находящееся в руках, а также смотреть на большое расстояние через лобовое стекло, не снимая очков. Унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние (очки с линзами одной оптической силы, используемые для чтения) значительно снижает остроту зрения на большое расстояние и поэтому не разрешается.

Примечание 2. Если кандидату требуется получить или заменить корригирующие линзы, он сообщает специалисту по определению недостатков рефракции глаз и подбору очков расстояния, необходимые для считывания показаний приборов в кабине экипажа тех типов воздушных судов, на которых кандидату предстоит летать.

455. Если в соответствии с требованиями пункта 454 требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.

456. Кандидат имеет нормальное поле зрения.

457. У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение. 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.

## **§ 10. Медицинское заключение первого класса: требования к слуху**

458. Кандидат, обследованный чистотональным аудиометром, 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.

459. Кандидат с потерей слуха, превышающей указанные выше нормы, признаётся 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 характерным 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.

460. 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.

### **§ 11. Медицинское заключение второго класса: выдача и возобновление заключения**

461. 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.

462. При отсутствии других указаний в параграфах 12-14 данной главы 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 пункте 52.

463. Если АГА при ПРТ удовлетворен соответствием требованиям параграфов 12-14 данной главы и общим положениям о медицинских заключениях и требованиям к этим заключениям, кандидату выдается медицинское заключение второго класса.

### **§ 12. Медицинское заключение второго класса: требования к физическому и психическому состоянию здоровья**

464. 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.

465. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

- 1) органического психического расстройства;
- 2) психического или поведенческого расстройства, вызванного употреблением психоактивных веществ, это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ;
- 3) шизофрении или шизотипического или бредового расстройства;
- 4) аффективного расстройства;
- 5) невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства;
- 6) поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами;
- 7) расстройства взрослой личности или поведения, особенно если оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях;
- 8) умственной отсталости;
- 9) расстройства психического развития;
- 10) расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности;
- 11) психического расстройства, которые могут привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые ему запрашиваемым или имеющимся свидетельством.

466. У кандидата не зарегистрированы в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

- 1) любого прогрессирующего или непрогрессирующего заболевания нервной системы, которое может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками;
- 2) эпилепсии;
- 3) любого нарушения сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.

467. У кандидата не было травм головы, последствия которых могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

468. У кандидата нет никаких врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

469. Кандидат, который перенес операцию хирургического замещения коронарной артерии или ангиопластику (со стентом или без него) либо другую операцию на сердце, или в истории болезни зарегистрирован инфаркт миокарда, или имеет другое кардиологическое заболевание, которое может привести к утрате работоспособности, считается непригодным, кроме случаев, когда кардиологическое состояние

кандидата обследовалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

470. Кандидат с сердечной аритмией считается непригодным, кроме случаев, когда сердечная аритмия обследовалась и оценивалась в соответствии с надлежащей медицинской практикой и было признано, что она не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

471. Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения кандидатам старше 40 лет;

472. Электрокардиография проводится при переосвидетельствовании кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в два года.

473. Систолическое и диастолическое давление крови в пределах нормы.

474. 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 и квалификационными отметками.

475. Кровеносная система не имеет никаких серьезных функциональных или структурных отклонений от нормы.

476. 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.

477. Кандидаты с хроническим обструктивным заболеванием легких считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

478. Кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях, считаются непригодными.

479. 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.

480. Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.

481. Кандидаты с неактивными или излеченными легочными

заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, считаются годными.

482. Кандидаты не имеют признаков грыжи, которые могут привести к потере работоспособности.

483. Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.

484. Кандидаты считаются непригодными при любом осложнении после болезни или после хирургического вмешательства в любой части пищеварительного тракта или его придатков, которое может вызвать потерю работоспособности в полете, включая любую непроходимость вследствие сужения или сдавливания.

485. Кандидат, перенесший серьезную хирургическую операцию на желчных протоках, органах пищеварительного тракта или его придатках, вызвавшую полное или частичное удаление либо функциональное нарушение одного из этих органов, считается непригодным до тех пор, пока медицинский эксперт, ознакомившийся с деталями операции, не вынесет заключение о том, что последствия операции не могут привести к потере работоспособности в полете.

486. 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.

487. Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом считаются непригодными.

488. Кандидаты с инсулиннезависимым сахарным диабетом считаются непригодными, за исключением случаев, когда заболевание контролируется с помощью диеты или диеты в сочетании с пероральными противодиабетическими препаратами, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

489. Кандидаты с заболеваниями крови и/или лимфатической системы считаются непригодными, за исключением, 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, не препятствует признанию кандидата пригодным.

490. 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.

491. Анализ мочи является частью медицинского

освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом исследуются.

492. При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в области почек или мочеполового тракта, включая непроходимость вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными, за исключением случаев, когда состояние кандидата было обследовано и признано, что оно не препятствует безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

493. Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.

494. Кандидаты с серопозитивной реакцией на ВИЧ считаются непригодными, за исключением случаев, когда состояние кандидата было освидетельствовано и оценивается как не препятствующее безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

495. Беременные кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда в результате акушерского обследования и постоянного медицинского наблюдения установлена неосложненная беременность малой степени риска.

496. После родов или прекращения беременности кандидату не разрешается осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством, пока она не пройдет переосвидетельствование и не будет признано, что она может безопасно осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством и квалификационными отметками.

497. Кандидат не имеет аномалий костей, суставов, мышц, сухожилий или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

498. 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.

499. У кандидата не наблюдается:

- 1) расстройства вестибулярной функции;
- 2) значительной дисфункции евстахиевых труб;
- 3) неизлеченного прободения барабанных перепонки.

500. Одиночное сухое прободение барабанной перепонки не является основанием для признания кандидата непригодным.

501. У кандидата не наблюдается:

- 1) обструкции носоглотки; и
- 2) дефектов и заболеваний полости рта или верхних дыхательных путей, которые могут препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и

квалификационными отметками.

502. Кандидаты, страдающие серьёзным заиканием или другими дефектами речи, достаточно серьёзными для того, чтобы препятствовать ведению речевой связи, считаются непригодными.

### **§ 13. Медицинское заключение второго класса: требования к зрительному восприятию**

503. Глаза и их придатки в пределах нормы. У кандидата нет острых или хронических патологических нарушений зрения, или 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.

504. 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 корректирующих линз, кандидат может быть признан годным при условии, что:

1) такие корректирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых запрашиваемыми или имеющимися свидетельством, или квалификационными отметками; и

2) кроме того, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корректирующими линзами.

505. Если кандидат не отвечает требованиям пункта 504, АГА при ПРТ требует представить результаты офтальмологического обследования. Острота зрения (нескорректированного или скорректированного) измеряется и регистрируется при всех повторных обследованиях. Условия, требующие представления результатов офтальмологического обследования, включают:

1) существенное снижение остроты зрения без коррекции;

2) снижение в любой степени остроты максимально скорректированного зрения;

3) глазные заболевания;

4) повреждения глаз; или

5) глазную хирургию.

506. Для удовлетворения требованиям пункта 504, кандидаты могут использовать контактные линзы при условии, что:

1) линзы являются монофокальными и без тонировки;

2) линзы являются достаточно толерантными;

3) при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корректирующими 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.

507. 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.

508. 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.

509. Кандидат, использующий корригирующие линзы в соответствии с пунктом 504, обладает способностью чтения таблицы N5 или ее аналог на расстоянии, 30–50 см. Если это требование выполняется только при коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат признаётся годным при условии, что такая коррекция осуществляется дополнительно к уже предусмотренной коррекции линз очков в соответствии с пунктом 504. Если такая коррекция не требуется, кандидат всегда имеет при себе пару очков для зрения на близкое расстояние при осуществлении прав, предоставляемых его свидетельством. В случае необходимости коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что одной пары очков достаточно для выполнения требований, касающихся зрения на дальнее и близкое расстояния.

Примечание 1. Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия указанному выше требованию (пункт 509), 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 2. Когда кандидату требуется получить или заменить корригирующие линзы, он сообщает 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.

510. Если в соответствии с пунктом 509 требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.

511. Кандидат имеет нормальное поле зрения.

512. У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение.

513. Снижение остроты бинокулярного зрения, аномальная конвергенция, не нарушающая зрение на близкое расстояние, и несоосность линз, при которой фузионные характеристики исключают астиопию и диплопию, не являются причиной для дисквалификации.

#### **§ 14. Медицинское заключение второго класса: требования к слуху**

514. Кандидаты, неспособные слышать на оба уха разговорную речь средней громкости в тихой комнате на расстоянии 2 метров от члена врачебной комиссии, производящего обследование, стоя к нему спиной, считаются непригодными.

515. 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.

516. Пилоты-любители при выдаче квалификационной отметки о праве на полеты по приборам проходят проверку остроты слуха по медицинскому заключению первого класса.

#### **§ 15. Медицинское заключение третьего класса: выдача и возобновление заключений**

517. Кандидат на получение свидетельства диспетчера УВД или свидетельства внешнего пилота проходит первоначальное медицинское обследование для получения медицинского заключения третьего класса.

518. 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 пункте 52.

519. Если АГА при ПРТ удостоверится в соответствии требованиям параграфов 16-18 данной главы и положениями по медицинским заключениям и требованиям к ним, кандидату будет выдано медицинское заключение третьего класса.

#### **§ 16. Медицинское заключение третьего класса: требования к физическому и психическому состоянию здоровья**

520. Кандидат не имеет какого-либо заболевания или ограничения трудоспособности, которое могло бы привести к внезапной потере этим кандидатом способности безопасно выполнять обязанности.

521. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

- 1) органического психического расстройства;
- 2) психического или поведенческого расстройства, вызванного

употреблением психоактивных веществ; это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ;

3) шизофрении, шизотипического или бредового расстройства;

4) аффективного расстройства;

5) невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства;

6) поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами;

7) расстройства взрослой личности или поведения, особенно если оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях;

8) умственной отсталости;

9) расстройства психического развития;

10) расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности; или

11) психического расстройства, которые могут привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые ему запрашиваемым или имеющимся свидетельством.

522. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

1) какого-либо прогрессирующего или непрогрессирующего заболевания нервной системы, которое препятствует безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками;

2) эпилепсии; или

3) любого нарушения сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.

523. У кандидата не было травм головы, последствия которых могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

524. У кандидата нет никаких врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, препятствующие безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

525. 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 было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

526. Кандидат с сердечной аритмией считается непригодным, кроме

случаев, когда сердечная аритмия обследовалась и оценивалась в соответствии с надлежащей медицинской практикой и было признано, что она не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

527. Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения.

528. Электрокардиография проводится при переосвидетельствовании кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в два года.

529. Систолическое и диастолическое давление крови в пределах нормы.

530. 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.

531. Кровеносная система не имеет никаких серьезных функциональных или структурных отклонений от нормы.

532. 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.

533. Кандидаты с хроническим обструктивным заболеванием легких считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

534. Считаются непригодными кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях.

535. 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.

536. Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.

537. Кандидаты с неактивными или излеченными легочными заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, могут считаться годными.

538. Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.

539. 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.

540. 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.

541. Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом считаются непригодными.

542. 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.

543. 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.

544. 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.

545. Анализ мочи является частью медицинского освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом исследуются.

546. 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 было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

547. Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.

548. Кандидаты с серопозитивной реакцией на ВИЧ считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата было освидетельствовано в соответствии с надлежащей врачебной практикой и оценивается как не препятствующее безопасному осуществлению прав,

предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

549. Беременные кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда в результате акушерского обследования и постоянного медицинского наблюдения установлена неосложненная беременность малой степени риска.

550. После родов или прекращения беременности кандидату не разрешается осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством, пока она не пройдет переосвидетельствование в соответствии с оптимальной медицинской практикой и будет признано, что она может безопасно осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством и квалификационными отметками.

551. 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.

552. 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.

553. В носу, полости рта и верхних дыхательных путях не выявлено серьезных дефектов или заболеваний, которые могут препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

554. Кандидаты, страдающие серьёзным заиканием или другими дефектами речи, достаточно серьезными для того, чтобы препятствовать ведению речевой связи, считаются непригодными.

## **§ 17. Медицинское заключение третьего класса: требования к зрительному восприятию**

555. Глаза и их придатки в пределах нормы. У кандидата нет острых или хронических патологий зрения, последствий хирургического вмешательства, травм глаз или их придатков, препятствующие безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

556. 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 признаётся годным при условии, что:

1) такие корригирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых запрашиваемыми или имеющимися свидетельством, или квалификационными отметками;

2) кроме того, при осуществлении кандидатом прав,

предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.

557. Если кандидат не соответствует требованиям пункта 556, АГА при ПРТ требует предоставить результаты офтальмологического обследования. Острота нескорректированного или скорректированного зрения обычно измеряется и регистрируется при всех повторных обследованиях. Условия, требующие получения результатов офтальмологического обследования, включают значительное снижение остроты зрения без коррекции, снижение остроты максимально скорректированного зрения, глазные заболевания, повреждения глаз или глазную хирургию.

558. Для соответствия требованиям пункта 557, кандидаты могут использовать контактные линзы при условии, что:

- 1) линзы являются монофокальными и без тонировки;
- 2) линзы являются достаточно толерантными;
- 3) при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.

Примечание. Кандидатам, использующим контактные линзы, не требуется при всех повторных исследованиях измерять остроту нескорректированного зрения, если имеются сведения о выписанных им контактных линзах.

559. 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.

560. Кандидаты, у которых острота нескорректированного зрения на дальнем расстоянии на каждый глаз ниже 6/60, представляют результаты полного офтальмологического обследования до получения первого медицинского заключения, и в последующем – раз в пять лет.

Примечание. Цель офтальмологического обследования заключается в том, чтобы: 1) убедиться в нормальных зрительных функциях и 2) выявить любые значительные патологические нарушения зрения.

561. 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.

562. Кандидат, использующий корригирующие линзы в соответствии с пунктом 557, читает таблицу N5 или ее аналог на расстоянии, выбранном самим кандидатом в диапазоне 30-50 см, и способен читать таблицу N14 или ее аналог на расстоянии 100 см. Если это

требование выполняется только при использовании коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат признаётся годным при условии, что такая коррекция осуществляется в дополнение к корректирующим линзам очков, предусмотренным пунктом 494. Если такая коррекция не предписана, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков для зрения на близкое расстояние. Если требуется коррекция зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что ему достаточно одной пары очков для выполнения требований как для дальнего, так и для близкого зрения.

Примечание 1. Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия указанному выше требованию (пункт 500), 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 2. В случаях, когда кандидату требуется получить или заменить корректирующие линзы, предполагается, что он сообщит оптометристу о необходимых расстояниях для чтения, соответствующих функциям диспетчера воздушного движения или внешнего пилота, которые он будет выполнять.

563. Если в соответствии с данным пунктом требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.

564. Кандидат имеет нормальное поле зрения.

565. У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение.

566. Снижение остроты бинокулярного зрения, аномальная конвергенция, не нарушающая зрение на близкое расстояние, и несоосность линз, при которой фузионные характеристики исключают астиопию и диплопию, не являются причиной для дисквалификации.

## **§ 18. Медицинское заключение третьего класса: требования к слуху**

567. 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.

568. Кандидат с потерей слуха, превышающей указанные выше нормы, признаётся 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.

569. В качестве альтернативы можно проводить практическую проверку слуха в условиях работы аналогичных, на рабочем месте диспетчера УВД в соответствии с имеющимися у него действительным свидетельством и квалификационными отметками.

## **§ 19. Самооценка заявителя на медицинское освидетельствование и недостоверное декларирование**

570. Самооценка заявителя приведена в Приложение 4 настоящих Правил:

1) Каждый заявитель, проходящий медицинское освидетельствование для получения, продления или возобновления медицинского заключения авиационного персонала, обязан заполнить форму самооценки, содержащуюся в Приложении 4 к настоящим Правилам;

2) Форма самооценки является обязательной частью заявки и направлена на предоставление предварительной информации о состоянии здоровья заявителя;

3) Заявитель несёт ответственность за полноту и достоверность сведений, указанных в форме самооценки и любых других документах, представляемых в ходе медицинского освидетельствования;

4) Форма самооценки используется врачом-экзаменатором как исходный материал для дальнейшего обследования, но не ограничивает обязанности заявителя предоставлять точную информацию на всех этапах оценки медицинской годности.

571. Недостоверное декларирование (ложные сведения на любом этапе медицинского освидетельствования):

1) Недостоверное декларирование включает предоставление ложных, неполных или вводящих в заблуждение сведений на любом этапе медицинского освидетельствования, включая:

- заполнение формы самооценки;
- беседы и интервью с врачом-экзаменатором;
- выполнение диагностических или лабораторных обследований;

- этапы дополнительного или повторного обследования;
- период после выдачи медицинского заключения, если была выявлена ранее скрытая информация.

2) Если на любом этапе установлено, что заявитель или держатель медицинского заключения предоставил недостоверные сведения относительно состояния здоровья, врач-экзаменатор обязан:

- провести анализ и подтвердить факт недостоверного декларирования;
- направить официальное уведомление ответственному медицинскому эксперту АГА при ПРТ в течение трёх рабочих дней.

572. Медицинский эксперт АГА при ПРТ обязан:

1) провести расследование всех случаев недостоверного декларирования, независимо от источника информации;

2) в случае подтверждения факта нарушения применяется следующие решение:

*-Если предоставление недостоверной информации не создает угрозу безопасности полётов:*

- а) выносятся официальное предупреждение;
- б) проводится разъяснительная работа о необходимости правдивого декларирования.

*- Если недостоверная информация создаёт или может создать угрозу безопасности, то* могут быть применены меры, включая:

- наложение медицинских ограничений;
- временное отстранение от полётов;
- приостановление или отказ в выдаче/продлении медицинского заключения.

3) Повторное, сознательное или умышленное недостоверное декларирование рассматривается как серьёзное нарушение, свидетельствующее о ненадёжности заявителя, и является основанием для более строгих мер, вплоть до отказа в признании медицинской годности.

4) Медицинская информация заявителя рассматривается конфиденциально и используется только для обеспечения безопасности.

## **§20. Порядок информирования назначенных авиационных врачей-экзаменаторов о новых и изменённых медицинских требованиях**

573. Общие положения:

1) Настоящий параграф устанавливает порядок доведения до сведения назначенных авиационных врачей-экзаменаторов новых, изменённых или уточнённых положений, касающихся медицинского освидетельствования авиационного персонала.

2) Целью настоящего порядка является обеспечение единообразного понимания и применения медицинских требований, поддержание надлежащего уровня авиационной безопасности и предотвращение различий в практике медицинского освидетельствования.

3) Настоящий порядок обязателен для всех авиационных врачей-экзаменаторов, назначенных и уполномоченных АГА при ПРТ.

574. Форма информирования:

1) Основным способом доведения новой медицинской информации является официальное очное собрание (совещание), организуемое АГА при ПРТ.

2) Такое собрание проводится в случае:

а) введения новых медицинских требований;

б) внесения изменений или дополнений в действующие медицинские положения;

в) необходимости официального разъяснения медицинских норм или процедур;

г) выявления системных вопросов или несоответствий в практике медицинского освидетельствования.

3) Собрание проводится под руководством руководителя авиационно-медицинского подразделения АГА при ПРТ либо уполномоченного им должностного лица.

575. Организация и уведомление:

1) АГА при ПРТ обеспечивает:

а) заблаговременное уведомление всех назначенных врачей-экзаменаторов о дате, времени, месте и повестке собрания;

б) предоставление материалов, относящихся к рассматриваемым медицинским положениям, при необходимости;

в) ведение протокола собрания и фиксацию ключевых разъяснений и решений.

2) Назначенные авиационные врачи-экзаменаторы обязаны:

а) принять участие в официальном собрании либо обеспечить участие своего уполномоченного представителя, если это допускается АГА при ПРТ;

б) ознакомиться с представленными разъяснениями и требованиями;

в) обеспечить внедрение доведённых положений в практику медицинского освидетельствования.

576. Подтверждение ознакомления и применение:

1) По итогам собрания АГА при ПРТ может потребовать письменного или электронного подтверждения ознакомления врача-экзаменатора с доведённой информацией.

2) Положения, разъяснённые на официальном собрании, считаются обязательными для применения всеми назначенными авиационными врачами-экзаменаторами с даты, определённой АГА при ПРТ.

3) Неучастие без уважительной причины или несоблюдение доведённых требований может рассматриваться как нарушение условий назначения врача-экзаменатора.

577. Дополнительные формы информирования:

1) В случае необходимости АГА при ПРТ вправе использовать дополнительные формы информирования, включая:

а) письменные уведомления;

б) официальные разъяснительные письма;

в) электронные средства связи;

г) публикации на официальных ресурсах.

2) Дополнительные формы информирования не заменяют обязательность участия в официальных собраниях, если иное прямо не установлено АГА при ПРТ.

## **Глава 15. тестирование на определение уровня владения английским языком, используемым в радиотелефонной связи**

### **§1. Общие положения**

578. В настоящей главе устанавливается порядок тестирования на определение уровня владения английским языком, используемым в радиотелефонной связи.

579. Тестирование, осуществляемое в соответствии с настоящей частью, является квалификационным.

580. Диспетчерам, обслуживающим воздушное движение, пилотам самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, а также штурманам, которые ведут радиотелефонную связь на борту воздушного судна при выполнении (обслуживании) международных полетов, необходимо демонстрировать владение общим и авиационным английским языком не ниже 4 уровня по Шкале оценки языковых знаний ИКАО и соответствовать требованиям к знанию языков, используемых в радиотелефонной связи, изложенным в добавлении 1 и дополнении "А" Международного стандарта 1.2.9.4 Приложения 1 к Конвенции о международной гражданской авиации "Выдача свидетельств авиационному персоналу", а также Резолюции А37-10 сессии Ассамблеи ИКАО:

- использовать стандартную фразеологию ИКАО во всех случаях полета, для которых она предписана;
- свободно общаться в процессе речевой связи (телефонная/радиотелефонная) и при непосредственных контактах;
- недвусмысленно и четко изъясняться по общим, конкретным и связанным с работой вопросам;
- использовать соответствующие методы связи для обмена сообщениями и для распознавания и устранения недопонимания (например, посредством проверки, подтверждения или уточнения информации) вообще или в связанном с работой контексте.

581. Оценка уровня владения английским языком (тестирование) проводится в соответствии с требованиями к знанию английского языка, используемого в радиотелефонной связи, изложенными в добавлении 1 и дополнении "А" Международного стандарта Приложения 1 к Конвенции о международной гражданской авиации "Выдача свидетельств авиационному персоналу" (раздел 1.2.9, глава 1). По результатам тестирования вносится квалификационная отметка в соответствующее Свидетельство.

582. Периодичность подтверждения уровня владения общим и авиационным английским языком по шкале оценки языковых знаний ИКАО авиационным персоналом, выполняющим и/или обсуживающим внутренние и международные полеты:

4 уровень – не реже одного раза в три года;

5 уровень – не реже одного раза в шесть лет;

6 уровень – освобождаются от дальнейшего подтверждения уровня владения английским языком.

583. Авиационный персонал, не осуществляющий радиотелефонную связь, не проходит тестирование.

584. Выбор теста (тестирующей системы) определяется самостоятельно каждым специалистом, к которому относится получение квалификационной отметки об уровне владения общим и авиационным английским языком по шкале оценки языковых знаний ИКАО. При этом тест (тестирующая система) одобряется уполномоченным органом.

585. Требования к владению языками включают холистические критерии и рабочий уровень шкалы оценки языковых знаний ИКАО. Требования к знанию языков применяются при использовании фразеологии и разговорного языка.

## **§2. Порядок тестирование на оперделения уровня владения английском языком, исползуемым в радиотелефонной связи**

586. Организация проведения тестирования включает подготовку необходимых помещений, оборудования, персонала и документации.

587. Деятельность тестирующей организации требует проведения процедуры согласования с АГА при ПРТ на соответствие нормам настоящей части.

588. Филиалы или представители тестирующей организации проходят аналогичную процедуру согласования АГА при ПРТ.

589. Тестирующая организация разрабатывает Руководство по тестированию авиационного персонала, осуществляющего радиотелефонную связь (далее – Руководство).

590. В Руководстве определяются:

1) аудитория тестируемых;

2) цели теста (тестирующей системы);

3) организация процесса тестирования, недвусмысленные и четкие указания для каждого этапа процесса тестирования;

4) характеристика помещений, оборудования, программного обеспечения;

5) формат теста (тестирующей системы);

6) деятельность филиалов и/или представителей;

7) политика и процедура повторной сдачи теста;

8) порядок отчетности о выставленных оценках;

9) порядок подачи и рассмотрения апелляций;

10) меры, принимаемые для защиты теста;

11) организация ведения учета.

591. В Руководстве представляется информация о составе тестирующей группы и разработчиках теста (тестирующей системы), порядок подготовки и поддержания квалификации участников тестирующей группы, порядок поддержания теста (тестирующей системы) на уровне требований, описание процесса усовершенствования теста (тестирующей системы), а также, в виде Приложения, список с квалификационной информацией об участниках тестирующей группы.

592. Руководство по тестированию авиационного персонала, осуществляющего радиотелефонную связь, согласовывается, а Приложение к нему со списком с квалификационной информацией об участниках тестирующей группы, утверждается АГА при ПРТ до проведения процедуры согласования теста (тестирующей системы).

593. Для согласования Руководства по тестированию авиационного персонала, осуществляющего радиотелефонную связь и утверждения Приложения к нему, в АГА при ПРТ также направляется заявление произвольной формы и копии документов участников тестирующей группы (документ о базовом образовании, об окончании курсов экзаменаторов и /или рейтеров).

594. Одновременно производится согласование образца Сертификата, выдаваемого тестирующей организацией по результатам.

595. Сертификат должен содержать идентичные записи на русском и/или английском языках, либо других официальных языках Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

596. В Сертификате в обязательном порядке указываются результаты по каждому оцениваемому элементу шкалы ИКАО, итоговый результат, дату тестирования, персональный код, фото и личные данные тестируемого.

597. Руководство и Сертификат являются неотъемлемой частью согласования тестирующей системы АГА при ПРТ.

598. Общий срок процедуры согласования Руководства по тестированию авиационного персонала, осуществляющего радиотелефонную связь и утверждения Приложения к нему, АГА при ПРТ составляет 30 (тридцать) календарных дней с момента получения заявления.

В случае установления факта неполноты представленных документов или несоответствия содержания Руководства пункту 592 настоящих Правил, АГА при ПРТ в указанные сроки дает заявителю письменный мотивированный отказ о дальнейшем рассмотрении заявления.

599. Стадия разработки теста (тестирующей системы) не относится к тестированию и не требует согласования АГА при ПРТ.

600. Лицам, осуществляющим разработку теста (тестирующей системы), необходимо соответствовать требованиям, указанным в §4 настоящих Правил и Документе 9835 ИКАО.

601. Если помимо тестирования авиационного персонала, осуществляющего радиотелефонную связь, проводится его профессиональная подготовка в области английского языка, то обеспечивается процедура, при которой инструкторы обучения не могут участвовать в тестировании тех кандидатов, у которых проводили занятия.

602. Инструкторский состав, проводящий обучение, не может быть использован в качестве экзаменаторов (тестирующих собеседников) и рейтегов (оценщиков) в процессе тестирования своих кандидатов.

603. Экзаменаторы (тестирующие собеседники) не могут быть коллегами тестируемых (кандидатов) по работе (лица, осуществляющие ту же деятельность в той же организации гражданской авиации, что и тестируемые (кандидаты)).

604. С целью обеспечения качества при определении уровня владения английским языком, используемым в радиотелефонной связи по шкале ИКАО, один рейтег (оценщик) не может осуществлять проверку

более трех тестов в день, а один экзаменатор не может тестировать более чем 6 человек в день.

605. Допускается использование экзаменатора (тестирующего собеседника), в качестве одного из рейтегов (оценщиков), что в обязательном порядке указывается в Руководстве. При этом данный специалист именуется как экзаменатор-рейтер с соответствием квалификационным требованиям, предъявляемым как к экзаменаторам (тестирующим собеседникам), так и рейтерам (оценщикам).

606. В качестве участников тестирующей группы может привлекаться сторонний персонал, соответствующий необходимым требованиям для используемого теста (тестирующей системы).

607. Тестирование на определение уровня владения английским языком, используемым в радиотелефонной связи (далее – тестирование) проводится в отдельном закрывающемся помещении, при отключенных городских и мобильных телефонах.

608. Тестируемым не допускается иметь при себе любую электронную аппаратуру, позволяющую записывать в различных форматах процесс тестирования, а также сумки или портфели с личными вещами.

609. Процедура тестирования состоит из трех этапов: тест, проверка, оценка.

610. Непосредственно тестирование следует полностью записать в цифровом формате на компьютер, изолированный от доступа по локальной или глобальной сети, включая разговор, записанный через головные гарнитуры экзаменатора и тестируемого, оснащенные микрофоном.

611. Дополнительно могут быть установлены элементы видеонаблюдения или видеорегистрации с возможностью записи.

612. На тестировании имеют право присутствовать только экзаменатор и экзаменуемый.

613. До начала тестирования проводятся необходимые мероприятия по регистрации тестируемого кандидата в соответствии с процедурами, характерными для используемого теста (тестирующей системы).

614. Перед началом тестирования и включения записи экзаменатор осуществляет проверку личности тестируемого путем сверки с удостоверяющим документом, проводит предтестовый брифинг, где

описывает формат теста, процедуру апелляции и отвечает на вопросы, не связанные с содержанием варианта теста (тестирующей системы).

615. После начала записи любые разговоры, не связанные с обсуждением тем варианта теста (тестирующей системы) не допускаются, а при сознательном отклонении от целей тестирования экзаменуемым, экзаменатор прекращает тестирование.

616. В звукозаписи экзамена должны отсутствовать какие-либо указания на фамилию и/или должность экзаменуемого (избыточные персональные данные). При их обнаружении этот элемент звукозаписи должен быть удален.

617. Звуковому файлу, содержащему запись экзамена каждого тестируемого, присваивается уникальный код, состоящий из комбинации цифр и букв. При наличии видеозаписи ей присваивается аналогичный код.

618. Вся документация, касающаяся конкретного тестируемого, также должна содержать присвоенный ему код. Данный код сообщается тестируемому для последующего запроса результатов тестирования.

619. Звуковой файл передается администратором теста (тестирующей системы) или экзаменатором на оценку рейте́ру.

620. Если осуществляется видеозапись, то она рейте́ру не передается и служит, при необходимости, для доказательства объективности проведения процедуры тестирования.

621. Персональные данные тестируемого рейте́ру также не сообщаются.

622. Звуковой и видео файлы хранятся в тестирующей организации под кодовым номером не менее 3-х лет, являются ее собственностью, и могут быть востребованы только при разрешении споров.

623. Оценка проводится как минимум двумя рейте́рами (оценщиками). В случае расхождения оценок проводятся консультации с третьим более квалифицированным рейте́ром (оценщиком).

624. К процессу оценки третий рейте́р (оценщик) привлекается только в тех случаях, когда тестируемый получает итоговую оценку 3 у одного рейте́ра и 4 у другого, так как различие между этими двумя уровнями носит наиболее критический характер при тестировании владения английским языком по шкале оценки ИКАО.

625. Информация о том, кто из рейтегов осуществляет определение уровня, не разглашается.

626. Рейтер заполняет необходимую в соответствии с форматом применяемого теста документацию с результатами, где указывается код, дата проведения теста, дата определения уровня и результаты по каждому из проверяемых элементов. При проведении оценки несколькими рейтегами такая документация заполняется каждым в отдельности.

627. Тестирующая организация передает результаты только представителям организации гражданской авиации, организовавшей и оплатившей тестирование своего персонала, либо лично тестируемому при частном способе обращения в тестирующую организацию.

628. По результатам тестирования выдается Сертификат о прохождении тестирования на определение уровня.

629. Если авиационный персонал, имеющий действующий сертификат, определяющий уровень авиационного английского языка по шкале ИКАО, в период действия сертификата повторно проходит тестирование для определения уровня авиационного английского языка по шкале ИКАО и получает сертификат с другим уровнем авиационного английского языка, то прекращается действие ранее выданного сертификата.

630. Уровень владения английским языком, используемым в радиотелефонной связи, представляет собой цифровую оценку в соответствии со шкалой ИКАО, выставляемую по наименьшему из шести оцениваемых элементов речи.

631. Выданные сертификаты регистрируются в отдельном журнале тестирующей организации с росписью тестируемого о получении.

632. Повторное тестирование одного и того же кандидата допускается в любые сроки. Если повторное тестирование будет проходить в той же организации, что и первичное, то исключается возможность повторения варианта теста. Количество повторных тестирований не ограничивается и определяется только лишь способностью тестирующей организации обеспечить многовариантность и личными возможностями кандидата.

633. Информация об оценках сохраняется в течение всего периода действительности сертификата вместе с соответствующими аудио и видео материалами.

634. Если тестируемый выражает сомнение в адекватности полученных результатов, то он лично обращается с апелляционным заявлением произвольной формы в тестирующую организацию, где проводилось тестирование.

635. Апелляция рассматривается в срок не более чем 10 рабочих дней с момента регистрации ее подачи. Оплата за апелляцию не взимается.

636. При рассмотрении апелляции учитываются оправдательные обстоятельства, влияющие на тестируемого (чрезвычайные обстоятельства личного характера, либо в день тестирования он сам был болен).

637. Апелляция представляет собой рассмотрение определенными в Руководстве участниками тестирующей группы поданного заявления, проверку документации, заполненной экзаменаторами и рейтерами, прослушивание аудиозаписи и, при наличии, просмотр видеозаписи.

638. По результатам составляется заключение, либо лист обоснования оценки произвольной формы, содержащие необходимые пояснения по выставленному результату в соответствии с форматом используемого теста (тестирующей системы), которые демонстрируются, разъясняются, но не передаются тестируемому при личной оговоренной сторонами встрече.

639. В случае обнаружения ошибки при определении уровня владения английским языком со стороны тестирующей организации, производится бесплатная замена выданного сертификата.

640. Если предмет подачи апелляционного заявления не подтверждается, то любые дальнейшие рассмотрения не производятся, а тестируемый кандидат может пройти повторное тестирование.

### **§3. Требования к тесту (тестирующей системе), а также тестирующей группе**

641. Построение теста (тестирующей системы), аспекты реализации и контрольные перечни вопросов для тестирования основываются на положениях Приложения 1 ИКАО "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Документа ИКАО 9835 "Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком", Циркуляра ИКАО 318 "Критерии языкового тестирования для глобального согласования", если иное не указано в настоящих Правилах.

642. Тест (тестирующая система) должен с высокой степенью надежности определять уровень владения общим и авиационным английским языком по шкале языковых знаний ИКАО и соответствовать следующим условиям и требованиям лингвистики, текстологии и авиационного английского языка:

1) тест (тестирующая система) должен быть квалификационным, т.е. подтверждать достижение специалистом конкретного уровня по шкале оценки ИКАО;

2) тест (тестирующая система) должен быть индивидуальным, т.е. одновременно проверять владение английским языком только у одного тестируемого (организация одновременного тестирования нескольких кандидатов требует наличия, как минимум, такого же количества экзаменаторов);

3) тест (тестирующая система) должен быть аутентичным - реализм тестовых заданий достигается путем выбора аутентичных текстов, созданием обоснованной тестовой ситуации, подбором соответствующих типов заданий, поскольку использование переводных материалов, надуманных тестовых ситуаций и некорректных типов заданий непосредственно влияет на адекватность оценки;

4) тест (тестирующая система) должен быть адекватным, т.е. показывать, насколько полно охвачены темы и функции языка авиационной радиотелефонной связи, указанные в Документе 9835 ИКАО;

5) тест (тестирующая система) должен быть валидным, т.е. адекватно решать поставленные тестированием задачи по определению уровня владения общим и авиационным английским языком (невалидные тесты не могут гарантировать соответствие полученной оценки реальной языковой компетенции в той области английского языка, которая подлежит тестированию);

6) тест (тестирующая система) должен быть качественным, т.е. обладать признаками валидности, надежности, практичности, экономичности, корректности и точности;

7) тест (тестирующая система) необходимо быть коммуникативно-ориентированным, т.е. измерять уровень использования коммуникативной компетенции для реализации целей общения в различных ситуациях;

8) задания теста (тестирующей системы) должны определять уровни владения английским языком по всем шести элементам шкалы

оценки ИКАО (произношение, конструкции (грамматика), словарный запас, беглость речи, понимание, общение (взаимодействие));

9) итоговая оценка уровня языковой компетенции каждого тестируемого определяется не как средняя величина или общая сумма баллов, выставленных при проверке каждого из шести навыков, включенных в квалифицированную шкалу ИКАО, а выводится по самой низкой из всех полученных оценок;

10) тест (тестирующая система) должен проверять владение английским языком методом прямого тестирования, т.е. при личном общении, предусматривая время только на голосовое общение в качестве одного из этапов теста;

11) тест (тестирующая система) должен быть многовариантным (одновариантность приводит к ознакомлению с содержанием теста тех, которые проходят его в более позднее время);

12) вес важности заданий теста (тестирующей системы) должен располагаться иерархически в сторону усложнения, т.е. должен начинаться с простой беседы, подготавливающей тестируемого к последующим более сложным заданиям;

13) объектом проверки теста, среди прочего, должна быть инициативная и спонтанная речь;

14) тест (тестирующая система) должен проверять только два вида речевой деятельности – аудирование и говорение; чтение и письмо проверке не подлежат;

15) тест (тестирующая система) должен обеспечивать предметную чистоту заданий, т.е. в тесте не должно проверяться то, для чего он не предназначен;

16) тест (тестирующая система) должен отражать специфику авиационной деятельности, т.е. должен обеспечивать возможность использования тестируемыми разговорного языка в контексте выполнения своих профессиональных обязанностей, что позволяет им демонстрировать свои способности на соответствие каждому дескриптору шкалы оценки и холистическим критериям;

17) тестирование только знания фразеологии неприемлемо, т.е. в ходе тестирования на владение английским языком ответы, содержащие элементы фразеологии радиообмена, не должны оцениваться на предмет их

процедурной приемлемости или правильности с технологической точки зрения;

18) тест (тестирующая система) не должен разрабатываться для оценки технических знаний эксплуатационных аспектов;

19) не прямое тестирование знания грамматики, умения читать или писать неприемлемо;

20) тесты (тестирующие системы), проверяющие языковые компетенции в других специальных контекстах (например, в академических целях или для бизнеса), неприемлемы;

21) «общие тесты» или тесты, разработанные для других целей, могут использоваться только для предварительного тестирования.

643. Процедуре тестирования кандидата необходимо быть достаточной, чтобы определить все элементы системы английского языка по Шкале ИКАО и уровни владения английским языком с первого по шестой включительно. Количество предъявлений задания, как правило, однократное, для аудиозаданий двукратное.

644. В состав тестирующей группы могут входить составители, разработчики, администраторы теста, а также экзаменаторы (тестирующие собеседники) и рейтеры (оценщики).

645. Все участники тестирующей группы должны знать следующие публикации ИКАО:

1) Приложение 1, соответствующие Стандарты и Рекомендуемую практику;

2) Холистические критерии (добавление 1 к Приложению 1) и шкалу оценки ИКАО (дополнение А к Приложению 1);

3) Руководство по внедрению требований ИКАО к знанию языка (Документ 9835);

4) Классифицированные речевые образцы ИКАО.

646. Разработчикам теста (тестирующей системы) необходимо иметь знания и практический опыт работы в области авиации, разработки языковых тестов и лингвистики, а именно:

1) профессиональную компетенцию авиационного специалиста, включая опыт ведения радиотелефонной связи в качестве члена летного экипажа, диспетчера УВД или оператора авиационной станции, опыт работы в авиации и практическое знание действующих правил и процедур;

2) компетенцию специалиста в области разработки языковых тестов, включая специализацию в области разработки языковых тестов, приобретенная посредством получения соответствующего обучения и в процессе работы, практическое знание и умение применять принципы образцовой практики в сфере разработки языковых тестов;

3) компетенцию лингвистов, включая практические знания и умения применять принципы теоретической и прикладной лингвистики, знание принципов обучения английскому языку и умение применять их на практике, опыт преподавания английского языка.

647. Администраторам теста (тестирующей системы) и экзаменаторам (тестирующие собеседники) необходимо знать и уметь применять на практике принципы административного обеспечения теста, указанные в Руководстве по тестированию авиационного персонала, осуществляющего радиотелефонную связь тестирующей организации.

648. Администраторам теста необходимо иметь навыки работы с компьютерной и электронной техникой, позволяющие им оперативно восстанавливать работоспособность оборудования, используемого для тестирования.

649. Экзаменаторы (тестирующие собеседники) должны соответствовать следующим требованиям:

1) успешно окончить курс первоначальной подготовки экзаменаторов (тестирующих собеседников);

2) для лингвистов: демонстрировать в процессе обучения и в дальнейшей деятельности владение английским языком на уровне, необходимом для проведения собеседования, по меньшей мере, на продвинутом уровне 5 по шкале ИКАО и владение английским языком на профессиональном уровне 6 по шкале ИКАО, если тест разработан для оценки владения английским языком на уровне 6 по шкале ИКАО, а также иметь свежий опыт преподавания общего и авиационного английского языка, используемого в радиотелефонной связи не менее одного года;

3) для пилотов и авиадиспетчеров, которые привлекаются в качестве экзаменаторов, подтвержденное владение английским языком по шкале ИКАО, по меньшей мере, на продвинутом уровне 5 по шкале ИКАО;

4) успешно проходить курсы поддержания квалификации экзаменаторов (тестирующих собеседников) не реже, чем один раз в год;

5) владеть соответствующими знаниями эксплуатационных аспектов деятельности авиации или знаниями и опытом в области языкового тестирования, или в обеих этих областях.

650. Рейтеры (оценщики) должны соответствовать следующим требованиям:

1) успешно окончить курс первоначальной подготовки рейтеров (оценщиков);

2) демонстрировать в процессе обучения и в дальнейшей деятельности владение английским языком по шкале ИКАО на уровне, необходимом, для проведения собеседования и рейтерской оценки, по меньшей мере, на продвинутом уровне 5 по шкале ИКАО и владение английским языком на профессиональном уровне 6 по шкале ИКАО, если тест разработан для оценки владения английским языком на уровне 6 по шкале ИКАО;

3) успешно проходить курсы поддержания квалификации рейтеров (оценщиков) не реже, чем один раз в год;

4) знать авиационный английский язык, фразеологию радиообмена и владеть словарным запасом и конструкциями, употребление которых может быть вызвано тестовыми вопросами, заданиями и общением.

#### **§4. Согласование теста (тестирующей системы)**

651. Тест (тестирующая система) необходимо пройти процедуру согласования в АГА при ПРТ.

652. Для проведения процедуры согласования тестирующая организация (филиал, представители) подает в АГА при ПРТ заявление произвольной формы.

653. АГА при ПРТ рассматривает заявление в течение 5 (пяти) рабочих дней с момента получения и принимает решение о проведении процедуры согласования.

654. Не позднее, чем за 3 рабочих дня до начала проведения процедуры согласования, АГА при ПРТ письменно уведомляет подавшую заявку организацию о дате начала процедуры согласования. При этом общий срок процедуры согласования не превышает 20 (двадцать) рабочих дней.

655. Если процедура согласования проводится в рамках сертификации АУЦ, то подача дополнительного заявления не требуется, а

запрос на согласование теста (тестирующей системы) указывается в контексте общей заявки на сертификацию АУЦ.

656. Для обеспечения высокой степени качества при проведении процедуры согласования, а также в случае отсутствия АГА при ПРТ квалифицированного персонала в области тестирования на определение уровня владения английским языком, используемым в радиотелефонной связи, допускается привлечение всех категорий сторонних квалифицированных специалистов.

657. В случае успешного прохождения процедуры одобрения, в течение 5 (пяти) рабочих дней после ее окончания, согласно дате, указанной в уведомлении заявителю, выдается разрешение произвольной формы на осуществление данного вида деятельности.

658. Если процедура одобрения проводится в рамках сертификации АУЦ, то временные рамки получения одобрения будут определяться сроками, определяемыми для сертификации АУЦ в соответствии с Правилами сертификации авиационного учебного центра гражданской авиации.

659. В случае выявления любого несоответствия условий, средств, требований и процедур положениям настоящих Правил, стандартам и рекомендуемой практики ИКАО, в течение 7 (семи) рабочих дней после окончания процедуры согласования, согласно дате, указанной в уведомлении заявителю, направляется письмо произвольной формы о невозможности согласования с указанием причин, выявленных несоответствий и возможных сроков проведения повторной процедуры согласования, либо согласования после выполнения поставленных условий по устранению недостатков.

660. В процессе проведения процедуры согласования тестирующая организация демонстрирует:

- 1) наличие согласованных уполномоченным органом Руководства, а также утвержденного приложения к Руководству;
- 2) соответствие деятельности по тестированию положениям одобренного Руководства и утвержденного приложения к нему;
- 3) наличие технических средств и необходимых условий для проведения тестирования;

- 4) процедуру проведения тестирования на примере демонстрационного (пилотного) варианта;
- 5) процедуры регистрации тестируемых кандидатов, хранения данных и выдачи сертификатов;
- 6) соответствие квалификации участников тестирующей группы.

## **§5. Административное обеспечение и защита теста**

661. Для ознакомления с форматом теста и в соответствии с положениями документа ИКАО 9835, тестирующая организация публикует полный образец проведения тестирования (на сайте или в виде инструктивных материалов), включая:

- 1) документы, представляемые тестируемым;
- 2) предтестовый инструктаж;
- 3) образец журнала тестирования;
- 4) примеры побудительных вопросов и указания для тестирующего собеседника;
- 5) документы, которые использует референт при определении уровня (шкала оценки);
- 6) один полный образец аудиозаписей для сессии аудирования (прослушивание аудиозаданий и беседа по их содержанию);
- 7) демонстрационный образец общения тестируемого и тестирующего собеседника (в текстовой форме или аудиозапись).

662. В требованиях к помещениям и оборудованию предусматривается выделение комнаты для проведения теста, соответствующей мебели и оборудования, необходимого для воспроизведения любых аудиозаписей, побудительных вопросов и указаний, используемых в ходе теста, а также наушников (если они используются) и любых других средств, которые требуются для проведения тестирования.

663. Место проведения тестирования должно соответствовать условиям удобного расположения тестируемых лиц для обеспечения справедливых результатов тестирования. Тестирующая организация должна быть укомплектована достаточным количеством квалифицированных экзаменаторов (тестирующих собеседников) и референтов (оценщиков) для проведения требуемых тестов.

664. В целях защиты теста, для обеспечения надежности конфиденциальности теста (системы тестирования) тестирующая организация принимает следующие меры:

- 1) до момента проведения теста должен быть заблокирован доступ к конкретным материалам, вариантам или вопросам;
- 2) обеспечение конфиденциальности оценок;
- 3) обеспечение защиты базы данных, содержащих тестовые задания;
- 4) обеспечение безопасного хранения информации об оценках и материалах теста;
- 5) требования от разработчиков, администраторов, райтеров теста и других сотрудников, которые тем или иным образом участвуют в процессе тестирования, выполнения ими своих обязательств в отношении обеспечения конфиденциальности и целостности теста;
- 6) недопущение общения между тестируемыми и другими людьми в ходе тестирования (например, по мобильному телефону), выдачи одного лица за другое, использования ложных идентификационных документов;
- 7) установление количества вариантов или тестовых побудительных вопросов и указаний, которые должны использоваться для проведения конкретного теста, учитывая количество тестируемых, географическую и организационную близость тестируемых, вариативность, присущую структуре теста;
- 8) регистрацию сертификатов, содержащих результаты тестирования, в Журнале регистрации выдачи сертификатов с указанием порядкового номера и индивидуального кода тестируемого в целях гарантирования подлинности данных о результатах теста;
- 9) определение доступа к базе данных только администратору тестирования.

665. Организация ведения учета включает следующее:

- 1) все аудиозаписи тестов владения навыками говорения, включая диалоги между тестируемым и экзаменатором (тестирующим собеседником) во время теста, записываются с помощью аудиовизуальной аппаратуры;
- 2) хранение аудиозаписей (при необходимости видеозаписей) всех тестов на определение уровня владения английским языком, используемым

в радиотелефонной связи, в течение периода времени, установленного внутренними процедурами;


3) хранение оценочных листов и подтверждающей их документации (включая электронные данные) в течение всего срока действия аттестации кандидата, установленного согласно требованиям к оценке уровня владения английским языком.

## СТАНДАРТНАЯ ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА

Стандартная форма составляется на английском языке.

(Лицевая сторона)

AVIATION PERSONNEL  
LICENCE



ФОТО

I. Name of State: Republic of Tajikistan  
II. Title of Licence:  
III. Licence number:  
IV. Name of holder in full:  
IVa. Date of birth:  
VI. Citizenship:  
VII. Signature of holder:

(Обратная сторона)

VIII. This Licence issued by the Civil Aviation Agency under the Government of the Republic of Tajikistan in accordance with ICAO Standards

IX. Valid until:

X. Signature of issuing officer:  
Date of issue:

XII and XIII. The Licence holder should present the attachment with information on ratings and special remarks

Приложение к свидетельству авиационного персонала

(Лицевая сторона)

XIII. Special remarks:



**I. REPUBLIC OF TAJIKISTAN**  
**CIVIL AVIATION AGENCY UNDER THE**  
**GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF**  
**TAJIKISTAN**

**ATTACHMENT TO LICENCE**

**II. Title of Licence**

**III. Licence No.**

*This Attachment must be valid and carried with the licence whenever exercising the privileges of the licence*

issued in accordance with ICAO standards and Tajikistan CAA regulations

(Обратная сторона)

IV. Name of holder in full:

XII. Ratings

IX. The licence holder is granted to exercise the duties and act as prescribed under the item II, XII and XIII.

X. Signature of issuing officer and date:

XI. Stamp

**RATING ISSUE OR REVALIDATION RECORD**

Qualification	Date of test	Valid until	Exam. Auth.№	Signature,

Abbreviations used in Attachment:

Abbreviations used in Attachment:	
<b>PILOT</b>	<p>ATPL Airline Transport Pilot Licence R/T Radio Telephony  CPL Commercial Pilot Licence TRI Type Rating Instructor  TRE Type Rating Examiner SFI Synthetic Rating Instructor  SFE Synthetic Rating Examiner LVO Low Visibility Operations  SE Single – engine PIC Pilot in command  ME Multi - engine FO First officer  RHSQ Right Hand Seat Qualification (A) Aeroplane  OPC Operation Profession Check (H) Helicopter  LPC Licence Profession Check IR Instrument  Rating</p>
<b>FLIGHT NAVIGATOR</b>	<p>FNL Flight Navigator Licence  PC Practical check  (A) Aeroplane  (H) Helicopter  SE Single – engine  ME Multi – engine  R/T Radio Telephony  TRI Type Rating Instructor</p>
<b>FLIGHT ENGINEER</b>	<p>FEL Flight Engineer Licence  PC Practical check  (A) Aeroplane  (H) Helicopter  SE Single – engine  ME Multi – engine  R/T Radio Telephony</p>
<b>CABIN CREW</b>	<p>CCL Cabin Crew Licence  CCI Cabin Crew Instructor  CCE Cabin Crew Examiner  SCC Senior Cabin Crew  CCM Cabin Crew Member  CRM Crew Resource Management  DG Dangerous Goods  SEP(L) Safety Equipment Procedures (Landing)  SEP(D) Safety Equipment Procedures (Ditching)  AVSEC Aviation Security</p>
<b>AIR TRAFFIC CONTROL</b>	<p>ADV aerodrome control of visual flights  ADI aerodrome control of instrument flights  APP approach control procedural  APS approach control surveillance  APR approach control precision radar  ACP area control procedural  ACS area control surveillance  ATCE air traffic control examiner  ATCE on-the-job training instructor  OJTIE on-the-job training instructor examiner</p>
<b>AIRCRAFT MAINTENANCE PERSONAL</b>	<p>A A category A aircraft maintenance licence permits the holder to issue certificates of release to service following minor scheduled line maintenance and simple defect rectification within the limits of tasks specifically endorsed on the authorization. The certification privileges shall be restricted to work that they licence holder has personally performed in a Part 145 organization.</p> <p>B1 A category B1 aircraft maintenance licence shall permit the holder to issue certificates of release to service following maintenance, including aircraft structure, powerplant and mechanical and electrical systems. Replacement of avionic line replaceable units, requiring simple tests to prove their serviceability, shall also be included in the privileges. Category B1 shall automatically include the appropriate A subcategory.</p>

	<p>B2 A category B2 aircraft maintenance licence shall permit the holder to issue certificates of release to service following maintenance on avionics and electrical systems.</p> <p>C A category C aircraft maintenance licence shall permit the holder to issue certificates of release to service following base maintenance on aircraft. The privileges apply to the aircraft in its entirety in a Part-145 organization.</p>
--	--

Таблица цветов приложения к свидетельству авиационного персонала

Код (серия)	Специальность	Цвет
Пилоты		
PPL(A)	Пилот-любитель (самолет)	зеленый
PPL (H)	Пилот-любитель (вертолет, воздушного судна с системой увеличения подъемной силы)	зеленый
CPL(A)	Пилот коммерческой авиации (самолет)	желтый
CPL(H)	Пилот коммерческой авиации (вертолет)	желтый
MPL	пилот многочленного экипажа (самолет)	бордовый
ATPL (A)	Линейный пилот (самолет)	голубой
ATPL(H)	Линейный пилот (вертолет)	голубой
FBPL	Пилот свободного аэростата	оранжевый
GPL	Пилот планера	белый
Члены летного экипажа		
FNL	Штурман	розовый
FEL	Бортинженер (бортмеханик)	розовый
ССL	Кабинный экипаж	светло-серый
Персонал, кроме членов летного экипажа		
RPL	Внешний пилот	фиолетовый
AML	Персонал по техническому обслуживанию воздушных судов	светло-коричневый
ATCL	Диспетчер ОВД	светло-зелёный

**Certificate of the validation of aviation personnel licenses issued by a foreign state by the Civil Aviation Agency under the Government of the Republic of Tajikistan**

Certificate of Validation №

First and Last name of Holder:

Date of Birth:

Nationality:

Licence held:

State of issue:

ICAO Licence No. \_\_\_\_\_ issued on \_\_\_\_\_ (dd/mm/yyyy) is hereby validated to exercise the privileges of a (an) \_\_\_\_\_ Licence in accordance with Legislation of the Republic of Tajikistan and subject to the following conditions:

1. This Certificate must be always accompanied by an appropriate valid Licence, ratings and / or Medical Certificate (for appropriate personnel who must have a medical certificate, according to Annex 1 of ICAO) in accordance with the law of its State of Licence Issue.

2. The issued Certificate is used exclusively within the Republic of Tajikistan if the pilot can speak and understand the Russian language but is not able to speak and understand the English language in accordance with Annex 1 to the Convention / (The above-mentioned text is used in the Certificate of validation for flight crew members)

The issued Certificate cannot be used to provide Air Traffic Service for international flights if an air traffic controller speaks and understand the Russian language but is not able to speak and understand the English language in accordance with Annex 1 to the Convention.

(The above-mentioned text is used in the Certificate of validation for air traffic controllers)

The Language proficiency requirements are not applicable for aircraft maintenance personnel in accordance with Annex 1 to the Convention.

(The above-mentioned text is used in the Certificate of validation for aircraft maintenance personnel)

3. This Certificate is valid to act as an Air Traffic Controller with \_\_\_\_\_ rating (-s) / for operating on \_\_\_\_\_ / for Maintenance on \_\_\_\_\_.

4. Certificate valid from \_\_\_\_\_ until \_\_\_\_\_ Signature and full name of the Issuing Officer: \_\_\_\_\_.

The Certificate may be amended, suspended or revoked at any time by the Civil Aviation Agency under the Government of the Republic of Tajikistan

Date of issue: \_\_\_\_\_

Application for aviation personnel licence validation / Заявление на признание  
свидетельства авиационного персонала, выданного иностранным государством

AVIATION PERSONNEL DATA / ДАННЫЕ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА

Last name / Фамилия:

\_\_\_\_\_

First Name / Имя:

\_\_\_\_\_

Country / Страна:

\_\_\_\_\_

Date of birth / Дата рождения:

\_\_\_\_\_

Employing company / Работодатель:

\_\_\_\_\_

Passport No / № паспорта:

\_\_\_\_\_

LICENCE DATA / ДАННЫЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА

Type of licence / Вид свидетельства:

\_\_\_\_\_

Licence number / Номер свидетельства:

\_\_\_\_\_

Ratings / Квалификационные отметки:

\_\_\_\_\_

Special remarks (limitations) / Специальные отметки (ограничения):

\_\_\_\_\_

Issued by / Место выдачи:

\_\_\_\_\_

Expiry Date / Срок действия:

\_\_\_\_\_

MEDICAL DECLARATION / ДАННЫЕ МЕДИЦИНСКОГО СЕРТИФИКАТА

Type of certificate (class 1 / 2 / 3) / Класс сертификата (1 / 2 / 3):

\_\_\_\_\_

Latest examination date / Дата крайнего освидетельствования:

\_\_\_\_\_

Expiry date / Срок действия:

\_\_\_\_\_

Limitations / Ограничения:

\_\_\_\_\_

FLIGHT EXPERIENCE / ДАННЫЕ О ЛЕТНОМ ОПЫТЕ:

Total flight hours on A/C type requested / Общий налет на запрашиваемом типе  
воздушного судна:

\_\_\_\_\_

Total flight hours as pilot in command (PIC) / Общий налет в качестве КВС:

\_\_\_\_\_ Total flight hours as first officer / Общий налет в качестве второго пилота:

\_\_\_\_\_ Total instrument flight hours / Общий налет по приборам:

\_\_\_\_\_ Grand total flight hours / Общий налет часов:  
\_\_\_\_\_

#### FLIGHT CHECK DATA / ДАННЫЕ ЛЕТНОЙ ПРОВЕРКИ

на \_\_\_\_\_ Three take-offs/landings on type during last 90 days (Y/N) / Три взлета/посадки  
на типе в течение последних 90 дней (Да/Нет):

\_\_\_\_\_ Date of the latest proficiency check / Дата крайней летной или тренажерной  
проверки:

\_\_\_\_\_ Full name of examiner / ФИО экзаменатора:

\_\_\_\_\_ Latest flight date / Дата крайнего полета:  
\_\_\_\_\_

#### DECLARATION / ЗАЯВЛЕНИЕ

I,

\_\_\_\_\_ hereby declare that above supplied information is truthful and correct. I am aware that I may not exercise privileges other than the privileges authorized by my licence under its conditions and limitations, and which may be further limited by the Civil Aviation Authority of the Republic of Tajikistan.

\_\_\_\_\_ Данным заявлением Я,

\_\_\_\_\_ подтверждаю, что предоставленная мной информация является достоверной. Я осведомлен, что не могу превышать ограничения, предписанные моим свидетельством либо установленные авиационными властями гражданской авиации Республики Таджикистан.

Date / Дата: \_\_\_\_\_

Signature of applicant / Подпись заявителя:  
\_\_\_\_\_





уже выданного медицинского сертификата.

1. Укажите фамилию	2. Если фамилия изменялась по какой-либо причине, укажите предыдущую фамилию
3. Укажите ИИН, присвоенный в стране, гражданином которой являетесь	4. Укажите имя и (при наличии) отчество
5. Указать цифрами в следующем порядке: день (ДД), месяц (ММ), год (ГГГГ), например 22.04.1963	6. Отметьте галочкой соответствующую графу
7. Отметьте соответствующую графу. Отметьте «Первоначальное», если это первое заявление данной уполномоченной организации по выдаче свидетельств, даже если имеется аналогичное свидетельство, выданное другим полномочным органом по выдаче свидетельств. «Возобновление» - если последующие РЕГУЛЯРНЫЕ освидетельствования «Другое» - помимо первоначального или последующих регулярных освидетельствований	8. Укажите страну, выдавшую первое свидетельство (если заявление подается не первый раз) Если заявление подаете в первый раз, то поставьте «прочерк»
9. Отметьте галочкой соответствующую графу	10. Укажите тип свидетельства, на которое вы претендуете из следующего перечня, например: свидетельство пилота коммерческой авиации CPL; свидетельство частного пилота PPL; свидетельство пилота многочленного экипажа MPL; свидетельство линейного пилота ATPL; свидетельство бортинженера (бортмеханика) FEL; свидетельство штурмана FNL; свидетельство бортрадиста FROL и др.
11. Укажите город/место и страну рождения	12. Укажите название страны гражданства
13. Укажите основную профессию	14. Укажите основное место проживания с контактной информацией, номером (номерами) телефона и адресом электронной почты.
15. Если почтовый адрес отличается от постоянного места жительства, укажите его, номер телефона и код страны. Если не отличается, напишите «тот же».	16. Укажите основное место работы
17. Указать дату (день/месяц/год) и место (город/место и страну) последнего авиационного медицинского обследования. Подающим заявление в первый раз указать «НЕ БЫЛО»	18. Представьте информацию об уже имеющихся свидетельствах: укажите номер и страну выдачи сертификата. Если у Вас нет свидетельства, укажите «нет»
19. Отметьте галочкой соответствующую графу и представьте информацию о любых ограничениях в сертификате(ах) и/или медицинском заключении (ях), например, только для полетов в дневное время, только для полетов в составе многочленного экипажа и пр.	20. Отметьте «Да», если когда-либо имели место отказ в выдаче, приостановление действия или отзыв медицинского сертификата, даже на временной основе. Укажите дату, место и причину, обсудите с экспертом
21. Для пилотов: укажите общее количество часов налета в рабочем режиме. Для лиц, не являющихся пилотами, указать «Не применимо»	22. Для пилотов: укажите количество часов налета в рабочем режиме после предыдущего авиамедицинского обследования
23. Для пилотов: укажите название типа воздушного судна, на котором летаете в настоящее время, например, Боинг-737, Эрбас-А330, Сессна-150, МИ- 8, Як-52	24. Отметьте галочкой соответствующую графу и, если «Да», представьте подробные данные авиационного происшествия или инцидента за период от предыдущего медицинского освидетельствования; укажите дату (чч/мм/гг) и страну, где это имело место
25. Укажите предполагаемый вид летной работы, например,	26. Отметьте галочкой соответствующую

коммерческие авиаперевозки, летное обучение, пилот-любитель	графу
27. Представьте контактную информацию семейного врача / врача общей практики	28. Отметьте галочкой соответствующую графу. Если «Да», укажите количество употребляемого алкоголя в неделю, например, 2 литра пива.
29. Отметьте галочкой соответствующую графу. Тем, кто курит в настоящее время, укажите тип (сигареты, сигары, трубку и пр.) и количество (например, 10 сигарет в день / 2 сигары в день / 30 граммов в трубке в неделю и пр.)	30. Укажите лекарства, предписанные врачом, а также безрецептурные препараты, например, растительные лечебные средства, лекарства, приобретаемые без рецепта. Укажите название лекарства, дату начала приема, дневную/недельную дозировку и заболевание или проблему, в связи с которыми принимается лекарство
31. На все вопросы пунктов от 101 до 149 включительно (101–151 для женщин) дайте ответ «Да» или «Нет» в соответствующей графе. Укажите «Да», если когда-либо в Вашей жизни имело данное состояние и подробно опишите его и укажите дату в пункте (152)  Примечание. Все вопросы являются, с медицинской точки зрения, очень важными, хотя на первый взгляд таковыми не кажутся. Вопросы 140–149 относятся непосредственно к семейному анамнезу, тогда как на вопросы 150–151 отвечают заявители женщины. Если в предыдущем заявлении Вы сообщали о какой-либо патологии и с тех пор ничего не изменилось, укажите «Информация представлена ранее, без изменений». Однако Вы также отвечаете «Да» на этот вопрос. Не следует указывать случающиеся время от времени распространенные заболевания, характеризующиеся снижением работоспособности, например: простуду	32. Подпишите и поставьте дату в этом разделе только после того, как это предложит сделать авиационный медицинский эксперт, который будет выступать в качестве свидетеля, изучит заявление и подпишет в этом, засвидетельствовав заявление

*Примечание: Заявитель имеет право отказаться от любых обследований и проверок и просить разрешения обратиться в АГА при ПРТ, однако это может повлечь за собой временный отказ в выдаче медицинского сертификата.*

**ФОРМА МЕДИЦИНСКОГО СЕРТИФИКАТА**

Ҷумҳурии Тоҷикистон

Агентии авиатсияи граждании назди Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон

Республика Таджикистан

Агентство гражданской авиации при Правительстве Республики

Таджикистан

Republic of Tajikistan

Civil Aviation Agency under the Government of the Republic of Tajikistan

СЕРТИФИКАТИ ТИББӢ

МЕДИЦИНСКИЙ СЕРТИФИКАТ

MEDICAL CERTIFICATE

№ \_\_\_\_\_

class \_\_\_\_\_ класса (дарачаи)

Ф.И.О. полное

Ному насаб

Full name

Дата рождения

Date of Birth.

Санаи таввалуд

Врачебно летная экспертная комиссия.

Medical Aviation Center. Комиссияи озмоиши тиббии парвоз

От " " \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

Аз. Date of issue. .

Соответствует медицинским требованиям, предписанным Правилами медицинского освидетельствования и осмотра в гражданской авиации РТ

**ПРИЗНАН ГОДНЫМ К ЛЁТНОЙ РАБОТЕ**

— ДОЛЖНОСТЬ

Meets the medical standards established by the Regulations on Medical Examination and Check-up in Civil Aviation of the Republic of Tajikistan

Approved

for

flight

operating

duty

Ба талаботи Қоидаҳои муоинаи тиббии авиатсияи граждании Ҷумҳурии Тоҷикистон мутобиқат мекунад.

Ба фаъолияти

парвоз

муносиб

дониста

мешавад

вазифа

Дата очередного освидетельствования " " \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

Expire date. Таърихи ташхисии навбати.

Медицинский эксперт \_\_\_\_\_

Подпись

М.П.

Medical expert

Signature

Stamp.

Эксперти тиббӣ

Имзо

Чои

\*Фамилия и должность специалиста указывается на русском и английском языках

(оборотная сторона)

Периодические медицинские осмотры Periodical medical examinations Муоинаи даврии тибби		
Дата медицинского обследования Date of medical examination Таърихи муоинаи тибби	Заключение о продлении срока действия Медицинского свидетельства Validation mark Хулоса оиди дароз кардани мухлати амали Шаходатномаи тибби	Подпись врача Signature Имзои духтур Печать Stamp Мухр

Особые отметки  
Notes Кайдҳои махсус

## ФОРМА КАРТЫ МЕДИЦИНСКОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

1. ФИО \_\_\_\_\_  
 2. Дата рождения \_\_\_\_\_ 3. Гражданство \_\_\_\_\_  
 4. Специальность \_\_\_\_\_  
 5. Образование \_\_\_\_\_  
 6. Место работы/учебы \_\_\_\_\_  
 7. Класс запрашиваемого медицинского заключения \_\_\_\_\_

**I. Терапевтическое освидетельствование**

1. Жалобы \_\_\_\_\_  
 2. \_\_\_\_\_ Границы сердца \_\_\_\_\_ 3. \_\_\_\_\_  
 сердца \_\_\_\_\_  
 4. Характер пульса \_\_\_\_\_ 5. Периферические сосуды \_\_\_\_\_  
 6. Функциональное обследование:

	В покое	После нагрузки (20 приседаний в течение 30 сек)	После восстановления в исходное состояние
Частота ударов сердца в минуту			
Артериальное давление			

7. Перкуссия легких \_\_\_\_\_ 8. Аускультация \_\_\_\_\_  
 9. Аппетит \_\_\_\_\_ 10. Стул \_\_\_\_\_  
 11. Язык \_\_\_\_\_ 12. Живот \_\_\_\_\_  
 13. Печень \_\_\_\_\_ 14. Селезенка \_\_\_\_\_  
 15. Почки \_\_\_\_\_ 16. Мочепуспускание \_\_\_\_\_  
 17. Анализ крови \_\_\_\_\_ Дата \_\_\_\_\_

Эритроциты	Гемоглобин	Цветной показатель	Лейкоциты	Базофилы	Эозинофилы	Нейтрофилы				Лимфоциты	Моноциты	Скорость оседания эритроцитов (СОЭ)
						Миелоциты	Юные	Палочкоядерные	Сегментоядерные			

18. Анализ мочи \_\_\_\_\_ Дата \_\_\_\_\_

Удельный вес	Сахар	Белок	Реакция	Лейкоциты	Эритроциты	Цилиндры	Эпителиальные клетки	Слизь	Соли

19. Рентгенография (приложить снимок) \_\_\_\_\_  
 20. ЭКГ (при первоначальном освидетельствовании и по достижении 50 лет возраста) \_\_\_\_\_  
 21. Диагноз \_\_\_\_\_  
 22. Заключение \_\_\_\_\_  
 24. Рекомендации \_\_\_\_\_

Дата \_\_\_\_\_ Член врачебной комиссии/терапевта \_\_\_\_\_  
(подпись и фамилия и инициалы)

Тоны

II. Отоларингологическое освидетельствование		
1. Жалобы _____		
	правая половина	левая половина
2. Пройодимость носа		
3. Обоняние		
4. Барометрическая функция (1,2,3,4 степени проходимости)		
5. Острота слуха:		
5.1. на речь шепотом для слабых басовых групп звуков (расстояние в м)		
5.2. на речь шепотом для слабых дискантовых групп звуков (расстояние в м)		
5.3. на разговорную речь для слабых басовых групп звуков (расстояние в м)		
5.4. на разговорную речь для слабых дискантовых групп звуков (расстояние в м)		
Степени проходимости Евстахиевой трубы включают: 1 степень - проходимость при простом глотании; 2 степень - проходимость при опыте Тойнби; 3 степень - проходимость при опыте Вальсальвы; 4 степень - непроходимость при опыте Вальсальвы.		
6. Оценка вестибулярной реакции на вращение (при первоначальном освидетельствовании)		
	После вращения вправо	После вращения влево
6.1. Длительность чувства иллюзии противовращения (сек./мин)		
6.2. Длительность притивонистагма (сек/мин)		
6.3. Защитное движение (указать степень- 0,1,2,3 степени)		
6.4. Вестибулярная реакция (сердцебиение, поблдение, потоотделение, тошнота, рвота)		
7. Аудиограмма _____		
8. Диагноз: _____		
14. Заключение: _____		
15. Рекомендации _____		
Дата _____ Член врачебной комиссии/отоларинголог _____ (подпись, фамилия и инициалы)		
III. Офтальмологическое освидетельствование		
1. Жалобы _____		
2. Цветоощущение _____		
3. Острота зрения без коррекции: правый глаз _____ левый глаз _____		
4. Острота зрения с коррекцией: правый глаз _____ левый глаз _____		
5. Рефракция (методом скиаскопии): правый глаз _____ левый глаз _____		
6. Ночное зрение _____		
7. Зрачки: правый глаз _____ левый глаз _____		
7.1. Рефлекторная реакция зрачков _____		
7.2. Веки: правый глаз _____ левый глаз _____		
7.3. Конъюнктивa: правый глаз _____ левый глаз _____		
7.4. Роговица: правый глаз _____ левый глаз _____		
7.5. Слезной аппарат: правый глаз _____ левый глаз _____		
8. Явное косоглазие: содружественное _____ паралиитическое _____		
9. По Меддоксу (на синоптофоре):		
9.1. вблизи: горизонтальное _____ вертикальное _____		
9.2. в даль: горизонтальное _____ вертикальное _____		
10. Установочное движение: вблизи _____ вдаль _____		
11. Подвижность глазного яблока: правый глаз _____ левый глаз _____		
12. Движение глаз: совместное _____ Ближайшая точка конвергенции _____ ассоциированное _____		
13. Ближайшая точка ясного зрения _____ ведущий глаз _____		

14. Поле зрения (объект диаметром 5 мм): правый глаз \_\_\_\_\_ левый глаз \_\_\_\_\_  
15. Глазное дно: правый глаз \_\_\_\_\_ левый глаз \_\_\_\_\_  
16. Бинокулярное зрение \_\_\_\_\_  
17. Восприятие пространства ("глубинное зрение") \_\_\_\_\_  
18. Давление (тонометрия) глаз: правый глаз \_\_\_\_\_ левый глаз \_\_\_\_\_  
19. Диагноз \_\_\_\_\_  
21. Заключение: \_\_\_\_\_  
15. Рекомендации \_\_\_\_\_

Дата \_\_\_\_\_ Член врачебной комиссии/офтальмолог \_\_\_\_\_  
(подпись, фамилия и инициалы)

IV. Общее заключение врачебной комиссии:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(указать годность/негодность со ссылкой на соответствующий пункт/пункты АПКР-1)

Дата \_\_\_\_\_ Председатель врачебной комиссии \_\_\_\_\_  
(подпись, фамилия и инициалы)

М.П.

**Примечание.** Каждая графа карты медицинского освидетельствования заполняется разборчиво, без подчисток, исправлений и помарок.

**ИЗВЕЩЕНИЕ ОБ ОТКАЗЕ В ВЫДАЧЕ МЕДИЦИНСКОГО  
СЕРТИФИКАТА**

Врачебно летная экспертная комиссия гражданской авиации Республики Таджикистан В отдел кадров _____ (наименование авиапредприятия)
ИЗВЕЩЕНИЕ № _____ об отказе в выдаче медицинского сертификата Гр - ну _____ (Ф.И.О.)
Дата медицинского освидетельствования _____ отказано в выдаче Медицинского свидетельства _____ класса из-за несоответствия состояния здоровья медицинским требованиям, предписанным <b>Правилom медицинского освидетельствования и осмотра в ГА РТ</b> по пункту _____ Повторное освидетельствование не рекомендовано, рекомендовано через _____ месяцев (ненужное вычеркнуть). " " _____ 20 ____ г
Подпись председателя ВЛЭК _____ Место печати

## ШКАЛА ИКАО ДЛЯ ОЦЕНКИ УРОВНЯ ВЛАДЕНИЯ ЯЗЫКОМ

### 1.1. Профессиональный, продвинутый и рабочий уровни

УРОВЕНЬ	<b>ПРОИЗНОШЕНИЕ</b> <i>Имеются в виду диалект и/или акцент, понятные для авиационного сообщества</i>	<b>КОНСТРУКЦИИ</b> <i>Соответствующие грамматические конструкции и построение предложений определяются лингвистическими функциями, соответствующими конкретной задаче</i>	<b>СЛОВАРНЫЙ ЗАПАС</b>	<b>БЕГЛОСТЬ РЕЧИ</b>	<b>ПОНИМАНИЕ</b>	<b>ОБЩЕНИЕ</b>
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 построение 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 связи	Уверенное понимание практически во всех ситуациях, включая понимание лингвистических и культурных тонкостей	Легко общается практически во всех ситуациях. Воспринимает словесные реплики 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. Словарный запас иногда идиоматичен.	Способен относительно легко говорить в течение длительного времени на известные темы, однако может не разнообразить речь стилистически. Может использовать правильные структурные элементы и связи	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 связи. "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. Иницирует и поддерживает обмен даже при непредвиденном повороте событий. Правильно устраняет явное непонимание посредством проверки, подтверждения или уточнения
<i>Уровни 1, 2 и 3 на следующей странице</i>						

### 1.2. Уровень ниже рабочего, начальный уровень и уровень ниже начального

<b>УРОВЕНЬ</b>	<b>ПРОИЗНОШЕНИЕ</b> <i>Имеются в виду диалект и/или акцент, понятные для авиационного сообщества</i>	<b>КОНСТРУКЦИИ</b> <i>Соответствующие грамматические конструкции и построение предложений определяются лингвистическими функциями, соответствующими конкретной задаче</i>	<b>СЛОВАРНЫЙ ЗАПАС</b>	<b>БЕГЛОСТЬ РЕЧИ</b>	<b>ПОНИМАНИЕ</b>	<b>ОБЩЕНИЕ</b>
<i>Уровни 4, 5 и 6 на предыдущей странице</i>						
Уровень ниже рабочего 3	Произношение, ударение, ритм и интонация подвержены влиянию родного языка 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 часто достаточны 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 парфразы	Поддерживает разговор в течение определенного времени, но часто неправильно строит фразы и делает длительные паузы. Неуверенность или замедленное понимание языка может препятствовать эффективному общению. "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 поворота 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
Начальный уровень 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 грамматических конструкций и форм предложений	Словарный запас ограничен и включает только отдельные слова и заученные фразы	Может произносить очень короткие заученные фразы с частыми паузами и 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 ниже начального	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.

## УТВЕРЖДЕННАЯ УЧЕБНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

### 1. Утверждение учебной организации

1.1 Документ об утверждении учебной организации в качестве утвержденной учебной организации включает, следующие сведения:

- название учебной организации и ее местонахождение;
- дату выдачи и срок действия утверждения (если таковой установлен);
- условия выдачи утверждения.

### 2. Руководство по подготовке персонала

2.1 Утвержденная учебная организация имеет руководство по подготовке персонала, которое содержит положения, процедуры и информацию, необходимые для осуществления подготовки авиационного персонала. Такое руководство может издаваться отдельными частями и содержит:

- общее описание перечня видов подготовки;
- содержание программ подготовки, включая описание программного обеспечения учебного процесса;
- описание системы обеспечения качества подготовки авиационного персонала;
- описание используемых учебных средств и оборудования;
- фамилию, обязанности и квалификацию лица, должностного лица;
- описание обязанностей и квалификации персонала;
- порядок определения уровня квалификации и поддержания квалификации преподавательского/инструкторского персонала;
- описание порядка ведения и хранения учетной документации;
- порядок применения дополнительной подготовки персонала, необходимой для обеспечения соблюдения установленных эксплуатантом или организацией-заказчиком процедур и требований;
- порядок отбора, функции и обязанности персонала, проводящего проверку знаний и умений, а также применяемых для этих целей требований.

2.2 Утвержденная учебная организация обеспечивает своевременное внесение необходимых поправок и дополнений в руководство по подготовке персонала. Копии таких поправок и дополнений без промедления направляются всем организациям или лицам, которые являются пользователями данного руководства.

### 3. Программы подготовки персонала

3.1 Полномочный орган по выдаче свидетельств может

утверждать программу подготовки для получения свидетельства пилота-любителя, свидетельства коммерческого пилота или квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, которая допускает использование альтернативных средств обеспечения соблюдения требований к опыту, установленных настоящими Правилами, при условии, что утвержденная учебная организация продемонстрирует, что подготовка обеспечивает получение знаний и умений, по крайней мере, эквивалентные минимальным требованиям к опыту для персонала, не прошедшего такой подготовки.

3.2 Если полномочный орган по выдаче свидетельств утверждает программу подготовки для получения свидетельства пилота многочленного экипажа, то утвержденная учебная организация демонстрирует, что предоставляемая подготовка обеспечивает получение знаний и умений для полетов в составе многочленного экипажа, по крайней мере равный уровню для получения 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 из двух пилотов

#### **4. Управление безопасностью полётов и система обеспечения качества**

4.1 Утвержденная учебная организация, подверженная рискам для безопасности полётов при предоставлении своих услуг, имеет систему управления безопасностью полётов, которая:

- определяет риски для безопасности полётов;
- обеспечивает принятие мер по поддержанию требуемого уровня безопасности полётов;
- проводит постоянный мониторинг и регулярную оценку уровня безопасности полётов;
- имеет целью постоянное повышение уровня безопасности полётов.

4.2 В рамках системы управления безопасностью полётов устанавливается иерархия ответственности за безопасность полётов, включая прямую ответственность руководства утверждённой учебной организации за безопасность полётов

4.3 Утвержденная учебная организация имеет систему обеспечения качества подготовки авиационного персонала, которая обеспечивает соответствие методов обучения и преподавания всем действующим требованиям.

#### **5. Средства**

5.1 Утвержденная учебная организация располагает всеми необходимыми средствами, информацией, оборудованием, тренажерами и материалами для проведения курсов, в отношении которых получено утверждение, или имеет доступ к ним.

#### **6. Персонал**

6.1 Утвержденная учебная организация назначает лицо,

ответственное за обеспечение соответствия требованиям к утвержденной учебной организации.

6.2 Утвержденная учебная организация имеет необходимый персонал для планирования, проведения обучения и осуществления контроля за этим.

6.3 Уровень квалификации преподавательского/инструкторского персонала обеспечивает подготовку авиационного персонала, отвечающего требованиям настоящих Правил.

6.4 Утвержденная учебная организация обеспечивает, чтобы весь преподавательский/инструкторский персонал получал соответствующую подготовку, и в дальнейшем постоянно повышал свою квалификацию в соответствии с выполняемыми им функциями и обязанностями. Такая подготовка включает подготовку по овладению знаниями и умениями в области характеристик работоспособности человека.

## **7. Учетная документация**

7.1 Утвержденная учебная организация обеспечивает хранение учетной документации на каждого лица, прошедшего подготовку в данной учебной организации. Целью хранения такой документации является подтверждение того, что выполнены все требования к программе подготовки.

7.2 Утвержденная учебная организация имеет систему ведения учета квалификации и подготовки преподавательского/инструкторского персонала и экзаменаторов.

7.3 Учетные документы, оговоренные в пункте 7.1 настоящего Приложения, хранятся в течение, по меньшей мере, 2 лет после завершения подготовки. Учетные документы, которые ведутся согласно пункта 7.2, хранятся в течение, по меньшей мере, 2 лет после того, как преподаватель/инструктор или экзаменатор перестал выполнять свои функции в данной учебной организации.

## **8. Надзор**

8.1 АГА при ПРТ осуществляют постоянный надзор за деятельностью утвержденной учебной организации в целях обеспечения постоянного соблюдения ею требований, предоставленных при утверждении.

## **9. Оценки и проверки**

9.1 Проверка знаний и умений, которая необходима для выдачи свидетельства или квалификационной отметки, проводится персоналом утвержденной учебной организации, имеющим на это разрешение от АГА ПРИ ПРТ в соответствии с требованиями настоящих Правил.

## **СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ (СУБП)**

### **1. Программа и цели обеспечения безопасностью полётов**

1.1. Утверждённая учебная организация разрабатывает программу обеспечения безопасности полётов организации, которая утверждается ответственным руководителем организации, и основывается на требованиях Воздушного кодекса и авиационных правил Республики Таджикистан, и, где применимо, на требованиях ИКАО, других международных организаций, а также государств разработчиков воздушных судов, эксплуатирующийся в Республики Таджикистан.

1.2. Программа обеспечения безопасности полётов:

- включает обязательства организации по обеспечению безопасности полётов;
- включает процедуры отчётности в области безопасности полётов;
- конкретно указывает ресурсы, необходимые для её реализации;
- конкретно указывает виды профессионального поведения, являющиеся недопустимыми;
- описывает условия, при которых не применяются дисциплинарные меры, и;
- рассылается всем структурным подразделениям организации.

1.3. Программа безопасности полётов периодически пересматривается, для соответствия текущим условиям или требованиям, и была приемлемой для организации.

1.4. Утвержденная учебная организация определяет ответственного руководителя, который несёт окончательную ответственность от имени утверждённой учебной организации за внедрение и поддержание функционирования СУБП. Полномочия, подотчётность и ответственность за обеспечение безопасности полётов оформляются документально, доводятся до сведения всех сотрудников организации и включают определение уровня руководителей, уполномоченных принимать решения относительно приемлемости рисков для безопасности полётов.

1.5. Утвержденная учебная организация определяет руководителя, ответственного за безопасность полётов и координацию внедрения и поддержания функционирования эффективной СУБП.

1.6. Утвержденная учебная организация обеспечивает надлежащую координацию плана мероприятий на случай аварийной обстановки, предусматривающего упорядоченный и эффективный переход от нормальных к аварийным процедурам и возобновление нормальных процедур, с планами на случай аварийной обстановки организаций, с которыми она взаимодействует при предоставлении своих услуг.

1.7. Утвержденная учебная организация разрабатывает план внедрения СУБП, утверждаемый старшим руководством организации, в

котором определяется подход организации к управлению безопасностью полётов, обеспечивающему достижение организацией её целей в области безопасности полётов.

1.8. Утверждённая учебная организация разрабатывает и ведёт документацию по СУБП, содержащую:

- информацию о программе и целях обеспечения безопасности полётов;
- требованиях СУБП;
- процедурах и процессах СУБП;
- обязательствах, ответственности и полномочиях в отношении процедур и процессов СУБП;
- результатах функционирования СУБП.

1.9. В качестве части документации по СУБП утверждённая учебная организация подготавливает и обновляет руководство по (РСУБП) с целью доведения своего подхода к обеспечению безопасности полётов до сведения всех сотрудников организации.

## **2. Управление факторами риска для безопасности полётов**

2.1. Утвержденная учебная организация определяет и осуществляет установленный процесс, обеспечивающий определение факторов опасности для производства полётов. Определение факторов опасности осуществляется сочетанием реактивных, проактивных и прогностических методов сбора данных о безопасности полётов.

2.2 Утвержденная учебная организация определяет и осуществляет установленный процесс, обеспечивающий анализ, оценку, контроль и уменьшение факторов риска для безопасности полётов при проведении обучения.

## **3. Обеспечение безопасности полётов**

3.1. Утвержденная учебная организация разрабатывает и применяет методы проверки уровня безопасности полётов и подтверждения эффективности средств контроля факторов риска для безопасности полётов организации. Уровень безопасности полётов организации оценивается в сравнении с установленным уровнем и целями безопасности полётов СУБП.

3.2. Утвержденная учебная организация определяет и осуществляет установленный процесс определения изменений в организации, которые могут повлиять на установленные процессы и предоставляемые услуги, описания мер обеспечения уровня безопасности полётов до реализации изменений и исключения или изменения средств контроля факторов риска для безопасности полётов, которые более не требуются или неэффективны вследствие изменения эксплуатационной обстановки.

3.3. Утвержденная учебная организация определяет и осуществляет установленный процесс выявления причин недолжного функционирования СУБП, определения последствий недолжного функционирования СУБП для производства полётов, устранения таких причин и улучшения СУБП.

#### **4. Повышение безопасности полётов**

4.1 Утвержденная учебная организация разрабатывает и выполняет программу подготовки кадров в области безопасности полётов, которая обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию персонала для выполнения обязанностей в рамках СУБП. Подготовка кадров по вопросам безопасности полётов производится с учётом роли каждого участника в СУБП.

4.2 Утвержденная учебная организация разрабатывает и применяет установленные средства обмена информацией о безопасности полётов, обеспечивающие полное ознакомление всего персонала с СУБП, предоставление важной для безопасности полётов информации и пояснений относительно причин принятия конкретных действий по обеспечению безопасности полётов, а также введения или изменения процедур обеспечения безопасности полётов.

Перечень основных требований к оказанию государственной услуги «Выдача свидетельств  
авиационному персоналу»

<p>Наименование государственной услуги «Выдача свидетельств авиационному персоналу»  Наименование подвида государственной услуги:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Выдача свидетельства члена летного экипажа;</li> <li>2. Выдача свидетельства внешнего пилота;</li> <li>3. Выдача свидетельства диспетчера обслуживания воздушного движения, оператора авиационной станции;</li> <li>4. Выдача свидетельства персонала по техническому обслуживанию воздушных судов;</li> <li>5. Выдача свидетельства полетного диспетчера;</li> <li>6. Продление срока действия свидетельства персонала по техническому обслуживанию воздушных судов;</li> <li>7. Продление срока действия свидетельства полетного диспетчера;</li> <li>8. Внесение или продление срока действия квалификационных и специальных отметок в свидетельстве члена летного экипажа;</li> <li>9. Внесение или продление срока действия квалификационных и специальных отметок в свидетельстве внешнего пилота;</li> <li>10. Внесение или продление срока действия квалификационных и специальных отметок в свидетельстве диспетчера обслуживания воздушного движения, оператора авиационной станции;</li> <li>11. Внесение квалификационных и специальных отметок в свидетельство персонала по техническому обслуживанию воздушных судов;</li> <li>12. Замена свидетельства авиационного персонала и (или) приложения к нему.</li> </ol>		
1	Наименование услугодателя	Агентство гражданское авиации при Правительстве Республики Таджикистан
2	Способы предоставления государственной услуги	<b>Лично</b> – посредством обращения заявителя в уполномоченный государственный орган; <b>В электронном виде</b> – посредством Единого портала государственных услуг <b>Через официальный сайт АГА при ПРТ</b> – в случаях, когда предусмотрена подача электронных заявлений или документов
3	Срок оказания государственной услуги	Со дня поступления документов в Агентство гражданское авиации при Правительстве Республики Таджикистан – 30 (тридцать) рабочих дней;
4	Форма оказания государственной услуги	По всем подвидам государственной услуги: электронная (частично автоматизированная)/бумажная.
5	Результат оказания государственной услуги	- выдача свидетельства авиационному персоналу; - продление срока действия свидетельства авиационного персонала; - внесение или продление срока действия квалификационных и специальных отметок; - замена свидетельства авиационного персонала и (или) приложения к нему; - уведомление об отказе в оказании государственной услуги в случаях и по основаниям, предусмотренным пунктом 9 настоящего перечня основных требований к оказанию государственной услуги.
6	Размер оплаты, взимаемой с услугополучателя при оказании государственной услуги, и способы ее взимания в случаях, предусмотренных законодательством Республики Таджикистан	- В соответствии с Перечнем платных услуг ААГ при ПРТ и ставок платежей в области гражданской авиации.

7	График работы услугодателя	АГА при ПРТ – с понедельника по пятницу, в соответствии с установленным графиком работы с 08.00 до 17.00 часов, за исключением выходных и праздничных дней, согласно трудовому законодательству Республики Таджикистан с перерывом на обед с 12.00 часов до 13.00 часов.
8	Перечень документов и сведений, истребуемых у услугополучателя для оказания государственной услуги	<p><b>8.1</b> Выдача свидетельства члена летного экипажа:</p> <p><b>8.1.1</b> для получения свидетельства члена летного экипажа заявитель предоставляет следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- в отношении свидетельств частного пилота PPL (самолета, вертолета, дирижабля, воздушного судна с системой увеличения подъемной силы), пилота коммерческой авиации CPL (самолета, вертолета, дирижабля, воздушного судна с системой увеличения подъемной силы), пилота многочленного экипажа (самолета) MPL, линейного пилота ATPL (самолета, вертолета, воздушного судна с системой увеличения подъемной силы), заявление по форме согласно приложению 10.1 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- в отношении свидетельств пилота свободного аэростата FBPL, пилота планера GPL, бортрадиста FROL, заявление по форме согласно приложению 10.2 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- в отношении свидетельства штурмана FNL по форме согласно приложению 10.3 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- в отношении свидетельства бортинженера (бортмеханика) FEL по форме согласно приложению 10.4 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- копии документов об окончании АУЦ с приложением сертификата об успешной сдаче теоретических экзаменов;</li> <li>- копию акта проверки уровня квалификации для пилотов самолета по форме, согласно приложению 10.5 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги или акт летной проверки для пилотов вертолета по форме, согласно приложению 10.6 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги или копию акта летной проверки по форме, согласно приложению 10.7 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- представление на членов летного экипажа, по форме, согласно приложению 10.8 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги заверенное подписью и печатью (при наличии) организации гражданской авиации;</li> <li>- копию паспорта;</li> <li>- две фотографии (размером 3х 4см с уголком справа со стороны смотрящего на фото);</li> <li>- копию соответствующего медицинского сертификата;</li> <li>- копию сертификата, подтверждающего прохождение тестирования на знание английского языка, используемого в радиотелефонной связи (для членов летного экипажа, выполняющего международные полеты);</li> <li>- копию документа, подтверждающего прохождение обучения по возможностям человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок; копию летной книжки;</li> <li>- заполненный лист соответствия, зачет воинского учета по форме, согласно приложению 10.9 к настоящему перечню основных</li> </ul>

		<p>требований к оказанию государственной услуги (для прибывших из государственной авиации);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- оригинал свидетельства членов летного экипажа (при замене свидетельства);</li> <li>- электронная копия сведений, подтверждающих оплату за оказание государственной услуги.</li> </ul>
		<p>8.2. Выдача свидетельства внешнего пилота: 8.2.1. для получения свидетельства внешнего пилота заявитель предоставляет следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- заявление согласно приложению 10.2 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- копии документов об окончании АУЦ или авиационного учебного заведения;</li> <li>- представление для авиационного персонала, кроме персонала по техническому обслуживанию воздушных судов по форме, согласно приложению 10.10 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги, заверенные подписью и печатью (при наличии) организации; две фотографии (цветные, матовые, размером 3,5 x 4,5 см с уголком справа со стороны смотрящего на фото);</li> <li>- копию соответствующего медицинского сертификата;</li> <li>- копию документа, подтверждающего прохождение обучения по возможностям человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок; копию паспорта для граждан других стран; оригинал свидетельства (при замене свидетельства).</li> </ul>
		<p>8.3. Выдача свидетельства диспетчера обслуживания воздушного движения, оператора авиационной станции: 8.3.1. для получения свидетельства диспетчера обслуживания воздушного движения, оператора авиационной станции заявитель предоставляет следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- заявление согласно приложению 10.2 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- представление для авиационного персонала, кроме персонала по техническому обслуживанию воздушных судов по форме согласно приложению 10.10 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги, заверенные подписью и печатью (при наличии) организации гражданской авиации; копии документов об окончании АУЦ;</li> <li>- копию протокола проведения квалификационного экзамена по форме, согласно приложению 10.11 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- фотография в электронном формате (цветные, 3x4 см);</li> <li>- копию соответствующего медицинского сертификата (для диспетчера ОВД);</li> <li>- копию документа, подтверждающего прохождение обучения по возможностям человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;</li> <li>- копию сертификата, подтверждающего прохождение тестирования на знание английского языка, используемого в радиотелефонной связи (при обеспечении международных полетов);</li> <li>- копию паспорта;</li> <li>- оригинал свидетельства (при замене свидетельства); электронная копия сведений, подтверждающих оплату за оказание государственной услуги.</li> </ul>
		<p>8.4. Выдача свидетельства персонала по техническому обслуживанию воздушных судов:</p>

		<p>8.4.1. для получения свидетельства персонала по техническому обслуживанию воздушных судов заявитель предоставляет следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- заявление по форме, согласно приложению 10.12 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- копию сертификата об успешном завершении первоначальной подготовки в АУЦ либо копию сертификата(-ов) об успешной сдаче теоретических экзаменов, срок которых не превышает 10 лет от даты выдачи сертификата, если кандидат ранее не имел данное свидетельство;</li> <li>- копию документа об образовании;</li> <li>- копию индивидуального журнала персонала по техническому обслуживанию воздушных судов по форме, согласно приложению 13 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- копия оценочного листа практической стажировки по категории А/В1/В2;</li> <li>- фотография в электронном формате (размером 3 x 4 см);</li> <li>- копию документа о прохождении обучения по ПАНО РТ-04 в случае предоставления сертификата о сдаче теоретических экзаменов в признанных иностранных АУЦ;</li> <li>- копию паспорта;</li> <li>- копия сведений, подтверждающих оплату за оказание государственной услуги.</li> </ul>
		<p>8.5. Выдача свидетельства полетного диспетчера:</p> <p>8.5.1. для получения свидетельства полетного диспетчера заявитель предоставляет следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- заявление по форме согласно приложению 10.2 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- копию документа об окончании АУЦ;</li> <li>- представление для другого авиационного персонала, кроме персонала по техническому обслуживанию воздушных судов согласно приложению 10.10 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги с объективными данными, заверенные подписью и печатью (при наличии) организации гражданской авиации;</li> <li>- фотография в эл. формате (размером 3 x 4 см);</li> <li>- копию документа, подтверждающего прохождение обучения по возможностям человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;</li> <li>- копию паспорта;</li> <li>- оригинал свидетельства (при замене свидетельства).</li> </ul>
		<p>8.6. Продление срока действия свидетельства персонала по техническому обслуживанию воздушных судов:</p> <p>8.6.1. для продления срока действия свидетельства персонала по техническому обслуживанию воздушных судов заявитель предоставляет следующие документы:</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- заявление по форме, согласно приложению 10.12 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- оригинал свидетельства и приложение к нему (пункт XV).</li> </ul>
		<p>8.7. Продление срока действия свидетельства полетного диспетчера:</p> <p>8.7.1. для продления срока действия свидетельства полетного диспетчера заявитель предоставляет следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- заявление в произвольной форме, (с указанием ИИН, контактных данных (телефон, почтовый адрес));</li> <li>- копии документов, подтверждающих прохождение последних по времени курсов поддержания профессионального уровня по специальности;</li> <li>- копию документа, подтверждающего прохождение обучения по возможностям человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;</li> <li>- оригинал свидетельства.</li> </ul>
		<p>8.8. Внесение или продление срока действия квалификационных и специальных отметок в свидетельстве члена летного экипажа:</p> <p>8.8.1. для внесения квалификационных и специальных отметок в свидетельство члена летного экипажа заявитель предоставляет следующие документы:</p> <p>заявление,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- в отношении свидетельств частного пилота PPL (самолета, вертолета, дирижабля, воздушного судна с системой увеличения подъемной силы), пилота коммерческой авиации CPL (самолета, вертолета, дирижабля, воздушного судна с системой увеличения подъемной силы), пилота многочленного экипажа (самолета) MPL, линейного пилота ATPL (самолета, вертолета, воздушного судна с системой увеличения подъемной силы), по форме согласно приложению 10.1 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- в отношении свидетельств пилота свободного аэростата FBPL, пилота планера GPL, бортрадиста FROL заявление в произвольной форме (с указанием ИИН, контактных данных (телефон, почтовый адрес), а также согласия на использование сведений, составляющих охраняемую законом тайну, содержащихся в информационных системах;</li> <li>- в отношении свидетельства штурмана FNL по форме согласно приложению 3 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- в отношении свидетельства бортинженера (бортмеханика) FEL по форме согласно приложению 4 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- копии документов, подтверждающих прохождение последних по времени курсов переподготовки;</li> <li>- копию акта проверки уровня квалификации для пилотов самолета (LPC) по форме, согласно приложению 5 к настоящему</li> </ul>

		<p>перечню основных требований к оказанию государственной услуги или акт летной проверки для пилотов вертолета по форме, согласно приложению 10.6 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги или копию акта летной проверки по форме, согласно приложению 10.7 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- копию соответствующего медицинского сертификата;</li><li>- копию свидетельства и приложения (при наличии) к нему;</li><li>- электронная копия сведений, подтверждающих оплату оказания государственной услуги.</li></ul> <p>8.8.2. для продления срока действия квалификационных и специальных отметок в свидетельстве члена летного экипажа заявитель предоставляет следующие документы:</p> <p>заявление:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- в отношении свидетельств частного пилота PPL (самолета, вертолета, дирижабля, воздушного судна с системой увеличения подъемной силы), пилота коммерческой авиации CPL (самолета, вертолета, дирижабля, воздушного судна с системой увеличения подъемной силы), пилота многочленного экипажа (самолета) MPL, линейного пилота ATPL (самолета, вертолета, воздушного судна с системой увеличения подъемной силы), по форме согласно приложению 10.1 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li><li>- в отношении свидетельств пилота свободного аэростата FBPL, пилота планера GPL, бортрадиста FROL, заявление в произвольной форме (с указанием ИИН, контактных данных (телефон, почтовый адрес), а также согласия на использование сведений, составляющих охраняемую законом тайну, содержащихся в информационных системах;</li><li>- в отношении свидетельства штурмана FNL по форме согласно приложению 10.3 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li><li>- в отношении свидетельства бортинженера (бортмеханика) FEL по форме согласно приложению 10.4 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li><li>- копии документов, подтверждающих прохождение последних по времени курсов поддержания профессионального уровня по специальности;</li><li>- копию акта проверки уровня квалификации для пилотов самолета (LPC) по форме, согласно приложению 10.5 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги или акт летной проверки для пилотов вертолета по форме, согласно приложению 10.6 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги или копию акта летной проверки по форме, согласно приложению 10.7 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li></ul>
--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- копии документов, подтверждающих прохождение последних по времени курсов поддержания профессионального уровня инструкторов (при необходимости);</li> <li>- копию соответствующего медицинского сертификата; копию свидетельства и приложения (при наличии) к нему; электронная копия сведений, подтверждающих оплату за оказание государственной услуги.</li> </ul> <p>8.8.3. для внесения или продления срока действия специальной отметки о знании языка, используемого в радиотелефонной связи в свидетельстве членов летного экипажа, заявитель предоставляет следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- заявление в произвольной форме, (с указанием ИИН, контактных данных (телефон, почтовый адрес), а также согласия на использование сведений, составляющих охраняемую законом тайну, содержащихся в информационных системах;</li> <li>- копию сертификата, подтверждающего прохождение тестирования на знание английского языка, используемого в радиотелефонной связи; копию свидетельства и приложения (при наличии) к нему.</li> </ul>
		<p>8.9. Внесение или продление срока действия квалификационных и специальных отметок в свидетельстве внешнего пилота:</p> <p>8.9.1. для внесения или продления срока действия квалификационных и специальных отметок в свидетельстве внешнего пилота заявитель предоставляет следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- заявление в произвольной форме, (с указанием ИИН, контактных данных (телефон, почтовый адрес), а также согласия на использование сведений, составляющих охраняемую законом тайну, содержащихся в информационных системах;</li> <li>- копию соответствующего медицинского сертификата;</li> <li>- копии документов, подтверждающих прохождение последних по времени курсов переподготовки или поддержания профессионального уровня по специальности;</li> <li>- копию свидетельства и приложения (при наличии) к нему.</li> </ul>
		<p><b>8.10.</b> Внесение или продление срока действия квалификационных и специальных отметок в свидетельстве диспетчера обслуживания воздушного движения, оператора авиационной станции:</p> <p><b>8.10.1.</b> для внесения или продления срока действия квалификационных отметок в свидетельстве диспетчера обслуживания воздушного движения, оператора авиационной станции заявитель предоставляет следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- заявление в произвольной форме (с указанием ИИН, контактных данных (телефон, почтовый адрес), а также согласия на использование сведений, составляющих охраняемую законом тайну, содержащихся в информационных системах;</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- копию протокола проведения квалификационного экзамена по форме, согласно приложению 10.11 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- копию соответствующего медицинского сертификата (для диспетчера ОВД);</li> <li>- копии документов, подтверждающих прохождение последних по времени курсов поддержания профессионального уровня по специальности;</li> <li>- копию приложения к свидетельству;</li> <li>- электронная копия сведений, подтверждающих оплату за оказание государственной услуги.</li> </ul> <p><b>8.10.2.</b> для внесения и (или) продления срока действия специальной отметки в свидетельстве диспетчера обслуживания воздушного движения, оператора авиационной станции заявитель предоставляет следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- заявление в произвольной форме (с указанием ИИН, контактных данных (телефон, почтовый адрес), а также согласия на использование сведений, составляющих охраняемую законом тайну, содержащихся в информационных системах;</li> <li>- копии документов, подтверждающих прохождение последних по времени курсов переподготовки или поддержания профессионального уровня инструктора и копию протокола проведения квалификационного экзамена по форме, согласно приложению 10.11 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги (при внесении или продлении срока действия специальной отметки инструктора);</li> <li>- копии документов, подтверждающего прохождение тестирования на знание английского языка, используемого в радиотелефонной связи (при внесении или продлении срока действия специальной отметки о знании языка, используемого в радиотелефонной связи);</li> <li>- копию приложения к свидетельству;</li> <li>- электронная копия сведений, подтверждающих оплату за оказание государственной услуги.</li> </ul>
		<p><b>8.11.</b> Внесение квалификационных и специальных отметок в свидетельство персонала по техническому обслуживанию воздушных судов:</p> <p><b>8.11.1.</b> для внесения в свидетельство персонала по техническому обслуживанию воздушных судов квалификационной отметки в графу «Ratings» по категориям «В1» или «В2» заявитель предоставляет следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- заявление по форме, согласно приложению 10.12 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги с указанием типов воздушных судов, двигателя и категории свидетельства;</li> <li>- копии документов о прохождении практического и теоретического элементов курса обучения на тип воздушного судна, а</li> </ul>

		<p>при необходимости, записей по практической стажировке.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- допускается предоставление сертификата по результатам прохождения практической стажировки, если сертификат одобрен уполномоченным органом применительно к той организации ТО и РАТ, которая ее проводит;</li><li>- оригинал свидетельства и приложения к нему (при необходимости);</li><li>- электронная копия сведений, подтверждающих оплату за оказание государственной услуги.</li></ul> <p><b>8.11.2.</b> для внесения в свидетельство персонала по техническому обслуживанию воздушных судов квалификационной отметки в графу «Ratings» категории «С» заявитель предоставляет следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- заявление по форме, согласно приложению 10.12 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги с указанием типов воздушных судов, двигателя и категории свидетельства;</li><li>- копии сертификатов, подтверждающих прохождение обучения на тип воздушного судна и сдачу экзаменов после теоретической части обучения по уровню 3 (для первой записи категории «С»), а для каждой последующей записи по категории «С» – сертификаты, доказывающие обучение на затребованный тип воздушного судна по уровню 1 (общий ознакомительный курс с воздушным судном).</li></ul> <p>Если претендент на категорию «С» получает данную квалификационную отметку через категории «В1» или «В2» того же типа воздушного судна и двигателя, которые уже внесены в свидетельство, предоставление отдельного сертификата о прохождении теоретического обучения не требуется;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- копию индивидуального журнала персонала по техническому обслуживанию воздушных судов по форме, согласно приложению 10.13 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li><li>- оригинал свидетельства и приложения к нему (при необходимости);</li><li>- электронная копия сведений, подтверждающих оплату за оказание государственной услуги.</li></ul> <p><b>8.11.3.</b> для внесения в свидетельство персонала по техническому обслуживанию воздушных судов квалификационной отметки в графу «Ratings» полный рейтинг подгруппы 2а, 2b и 2с в группе 2 по категориям «В1» или «В2» заявитель предоставляет следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- заявление по форме, согласно приложению 10.12 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги с указанием запрашиваемого рейтинга полной подгруппы в группе 2 и категории свидетельства;</li><li>- копии документов о прохождении практического и теоретического элементов курса обучения на тип воздушного судна, а</li></ul>
--	--	--

		<p>при необходимости, записей по практической стажировке (ОТ);</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- копию индивидуального журнала персонала по техническому обслуживанию воздушных судов по форме, согласно приложению 10.13 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li><li>- оригинал свидетельства и приложения к нему (при необходимости);</li><li>- электронная копия сведений, подтверждающих оплату оказания государственной услуги.</li></ul> <p><b>8.11.4.</b> для внесения в свидетельство персонала по техническому обслуживанию воздушных судов квалификационной отметки в графу «Ratings» полной подгруппы 2a, 2b и 2c в группе 2 по категории «С» заявитель предоставляет следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- заявление по форме, согласно приложению 10.11 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги с указанием запрашиваемой подгруппы в группе 2 и категории свидетельства;</li><li>- копии сертификатов, подтверждающих прохождение обучения на тип воздушного судна и сдачу экзаменов после теоретической части обучения по уровню 3 как минимум по 3-м типам воздушного судна, представленным в этой подгруппе;</li><li>- копию индивидуального журнала персонала по техническому обслуживанию воздушных судов по форме, согласно приложению 10.13 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li><li>- оригинал свидетельства и приложения к нему (при необходимости);</li><li>- электронная копия сведений, подтверждающих оплату оказания государственной услуги.</li></ul> <p>8.11.5 для внесения в свидетельство персонала по техническому обслуживанию воздушных судов квалификационной отметки в графу «Ratings» полной группы 3 по категориям «B1» или «B2» заявитель предоставляет следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- заявление по форме, согласно приложению 10.12 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги с указанием запрашиваемой полной группы 3 и категории свидетельства;</li><li>- копии документов о прохождении практического и теоретического элементов курса обучения на тип воздушного судна, а при необходимости, записей по практической стажировке (ОТ);</li><li>- допускается предоставление сертификата по результатам прохождения практической стажировки, если сертификат одобрен уполномоченным органом применительно к той организации ТО и РАТ, которая ее проводит;</li><li>- копию индивидуального журнала персонала по техническому обслуживанию воздушных судов по форме, согласно приложению</li></ul>
--	--	---

		<p>10.13 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- оригинал свидетельства и приложения к нему (при необходимости);</li> <li>- электронная копия сведений, подтверждающих оплату оказания государственной услуги.</li> </ul> <p>8.11.6 для внесения в свидетельство персонала по техническому обслуживанию воздушных судов квалификационной отметки в графу «Ratings» полной группы 3 по категории «С» заявитель предоставляет следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- заявление по форме, согласно приложению 10.12 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги с указанием запрашиваемой полной группы 3 и категории свидетельства;</li> <li>- копии сертификатов, подтверждающих прохождение обучения на тип воздушного судна и сдачу экзаменов после теоретической части обучения по уровню 3;</li> <li>- копию индивидуального журнала персонала по техническому обслуживанию воздушных судов по форме, согласно приложению 10.13 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- оригинал свидетельства и приложения к нему (при необходимости);</li> <li>- электронная копия сведений, подтверждающих оплату оказания государственной услуги.</li> </ul>
		<p><b>8.12.</b> Замена свидетельства авиационного персонала и (или) приложения к нему.</p> <p><b>8.12.1.</b> при утере, хищении и порчи свидетельства заявитель представляет документы в соответствии с установленным перечнем на получение соответствующего свидетельства авиационного персонала и электронную копию сведений, подтверждающих оплату оказания государственной услуги.</p> <p><b>8.12.2.</b> при смене фамилии, имени, отчества (при наличии), в том числе при изменении формата действующего свидетельства и других технических причинах заявитель предоставляет следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- заявление по форме согласно приложению 10.2 к настоящему перечню основных требований к оказанию государственной услуги;</li> <li>- копию паспорта;</li> <li>- фотография в эл. формате (размером 3x 4 см);</li> <li>- электронная копия образца личной подписи при замене на свидетельство в виде пластиковой карточки; электронная копия сведений, подтверждающих оплату оказания государственной услуги.</li> </ul>
9	<p>Основания для отказа в оказании государственной услуги, установленные законами Республики Таджикистан</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- установление недостоверности документов, представленных услугополучателем для получения государственной услуги, и (или) данных (сведений), содержащихся в них;</li> <li>- несоответствие услугополучателя и (или) представленных материалов, объектов, данных и сведений, необходимых для оказания государственной услуги, требованиям Воздушного кодекса Республики Таджикистан, Квалификационные требования к лицу для получения свидетельства авиационного персонала, Квалификационных требований, предъявляемых к физическим лицам, имеющим право определять уровень квалификации авиационного персонала, «Правила сертификации авиационного учебного центра гражданской авиации», Правилам тестирования на определение уровня владения английским языком используемым в радиотелефонной, ПАНО РТ-04, участвующего в обеспечении безопасности полетов, Правилами медицинского</li> </ul>

		<p>освидетельствования и осмотра в гражданской авиации Республики Таджикистан;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- в отношении услугополучателя имеется вступившее в законную силу решение (приговор) суда о запрещении деятельности или отдельных видов деятельности, требующих получения определенной государственной услуги;</li><li>- в отношении услугополучателя имеется вступившее в законную силу решение суда, на основании которого услугополучатель лишен специального права, связанного с получением государственной услуги;</li><li>- в отношении услугополучателя имеется вступившее в законную силу решение суда, на основании которого услугополучатель лишен специального права, связанного с получением государственной услуги;</li></ul>
--	--	---

Заявление для выдачи свидетельства пилота или внесения квалификационной отметки

1. Данные пилота					
Должность..... Фамилия .....Имя ..... Отчество (при его наличии)					
ФИО (в соответствии с документами удостоверяющими личность)					
Дата рождения (день, месяц, год) ..... Национальность.....Место рождения..... Страна .....					
Номер телефона.....					
E-mail:.....Индивидуальный идентификационный номер.....					
« ... »_ 20 ... год					
(подпись)			(дата)		
2. Адрес для корреспонденции					
Почтовый адрес.....					
Почтовый индекс.....					
3. Медицинская пригодность (заполняется заявителем)					
Класс медицинского сертификата		Дата последнего медицинского осмотра		Дата истечения срока	
4. Данные свидетельства пилота (при наличии)					
Орган, выдавший свидетельство		Вид свидетельства		Номер свидетельства	
				Срок действия свидетельства	
5. Квалификационная отметка (заполняется заявителем)					
Квалификационная отметка	Пилот (SP) или Пилот многочленного экипажа (MP)	Дата тестирования	Дата теста полета по приборам (IR) (если применимо)	Срок действия квалификационной отметки	Вид свидетельства экзаменатора, ФИО
6. Выдача свидетельства. Свидетельства линейного пилота ATPL (самолеты) Свидетельства линейного пилота ATPL (вертолеты) Свидетельства коммерческого пилота CPL (самолеты) Свидетельства коммерческого пилота CPL (вертолеты) Свидетельства пилота MPL Свидетельства частного пилота PPL (самолеты) Свидетельства частного пилота PPL (вертолеты)					
Первоначальное внесение:					
с квалификационной отметкой о классе воздушного судна (просьба указать, включая варианты):.....: сухопутный (land): гидроплан (sea):					
однодвигательный поршневого – SEP (land) однодвигательный газотурбинный – SET (land)					
многодвигательной поршневого – MEP (land) многодвигательный газотурбинный – MET (land) IR полет по приборам					
с квалификационной отметкой о типе воздушного судна (включая варианты):					
воздушного судна, сертифицированного для полета с экипажем из двух пилотов:					
второй пилот					

<p>командир</p> <p>включая допуск к полетам по приборам (IR)</p> <p>воздушного судна с системой увеличения подъемной силы (включая варианты):</p> <p>воздушного судна с системой увеличения подъемной силы (включая варианты):</p> <p>SP (A) – самолет с одним пилотом</p> <p>SP (H) – вертолет с одним пилотом</p> <p>включая допуск к полетам по приборам (IR)</p> <p>MPA – пилот многочленного экипажа самолета</p> <p>MPH – пилот многочленного экипажа вертолета</p> <p>включая допуск к полетам по приборам (IR)</p> <p>Летный инструктор: FI (A) самолет; FI (H) вертолет; TRI(A) инструктор по типу самолета; TRI(H) инструктор по типу вертолета; IRI (A) инструктор инструментального рейтинга (самолет); IRI (H) инструктор инструментального рейтинга (вертолет)</p>
<p>7. Подтверждение или тестирование при первоначальной выдаче свидетельства или квалификационной отметки.</p> <p>Я завершил тест проверки навыков для выдачи вышеуказанного класса воздушного судна или квалификационной отметки о типе воздушного судна; включая квалификационную отметку полетов по приборам IR Дата проверки навыков:.....;</p> <p>Тип и регистрация воздушного судна: _____ Идентификационный номер комплексного тренажера.....</p> <p>Фамилия ..... Имя ..... Отчество (при его наличии) экзаменатора :.....Номер экзаменатора: .....</p> <p>..... Акт летной проверки от «_» _____202__года прилагается</p>
<p>8. Заявление на продление квалификационной отметки (заполняется заявителем)</p> <p>Я подаю заявку для продления квалификационной отметки: по типу воздушного судна (необходимо прописать).....; воздушно-го судна, сертифицированного для полета с экипажем из двух пилотов: второй пилот командир включая допуск к полетам по приборам (IR) воздушного судна с системой увеличения подъемной силы (включая варианты): SPA; SPH – самолет или вертолет с одним пилотом включая допуск к полетам по приборам (IR)</p> <p>MPA; MPH – пилот многочленного экипажа самолета или вертолета включая допуск по приборам (IR)</p> <p>по классу воздушного судна (необходимо прописать) .....</p> <p>сухопутный (land): гидроплан (sea):</p> <p>одноводвигательный поршневым – SEP (land) одноводвигательный газотурбинный – SET (land)</p> <p>многодвигательной поршневым – MEP (land) многодвигательный газотурбинный – MET (land) IR полет по приборам</p> <p>Летный инструктор: FI (A) самолет; FI (H) вертолет; TRI(A) инструктор по типу самолета; TRI(H) инструктор по типу вертолета; IRI (A) инструктор инструментального рейтинга (самолет); IRI (H) инструктор инструментального рейтинга (вертолет)</p>
<p>9. Подтверждение проверки квалификации (заполняется заявителем)</p> <p>Я прошел квалификационную проверку на продление</p> <p>вышеуказанного класса воздушного судна или квалификационной отметки , включая IR</p> <p>Дата проверки квалификации: ..... Тип и регистрация воздушного судна:....., Идентификационный номер (FSTD): ..... Фамилия имя отчество (при его наличии) экзаменатора:.....Номер экзаменатора:</p> <p>Акт летной проверки от «_» _____202_года прилагается</p> <p>Примечание:</p> <p>Заявители уведомляются о том, что квалификационная/специальная отметки не будут продлеваться до тех пор, пока соответствующая форма акта (отчета) экзаменатора не будет получена.</p>
<p>10. Декларация заявителя (заполняется заявителем)</p> <p>1) Я заявляю, что информация, предоставленная в этой форме, верна.</p> <p>2) Я полностью рассмотрел все руководящие указания и представил все необходимые документы для подачи заявки.</p> <p>Подпись:.....«_» _____20__год</p>
<p>11. Разрешение АГА при ПРТ (заполняется уполномоченным органом)</p> <p>1. Документы по заявке соответствуют:</p> <p>свидетельство ; квалификационная отметка ; специальная отметка; могут быть выданы.</p> <p>Свидетельство , квалификационная отметка , специальная отметка , которая выдается __.</p> <p>2. В заявке отсутствует следующая документация, и она будет возвращена заявителю. Отсутствующая документация:</p>

_____
_____
_____ фамилия, имя, отчество (при наличии) (должность) (подпись) должностного лица АГА при ПРТ, проводившего проверку документов
12. Выдача уполномоченным органом (заполняется уполномоченным органом)
Выдано: Свидетельство _____ Дата истечения срока действия _____
Квалификационная отметка _____ Дата истечения срока действия _____
Специальная отметка _____ Дата истечения срока действия _____
(фамилия, имя, отчество (при наличии)) (должность) (подпись) подписывающего лица управления выдачи свидетельств авиационному персоналу АГА при ПРТ «_____» 20 _____ год

**Заявление**

Данные заявителя
1. Фамилия .....Имя ..... Отчество (в соответствии с документами удостоверяющими личность)
2. ИИН.....
3. Дата рождения (день, месяц, год) .....
4. Номер телефона.....
6. E-mail:.....
<i>(подпись)</i>
8. <input type="checkbox"/> Выдача свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна. <input type="checkbox"/> Получение свидетельства внешнего пилота. <input type="checkbox"/> Получение свидетельства диспетчера обслуживания воздушного движения, оператора авиационной станции. <input type="checkbox"/> Получение свидетельства, сотрудника по обеспечению полетов или полетного диспетчера <input type="checkbox"/> Замена свидетельства авиационного персонала и (или) приложения к нему. Причина замены: « ... »_ 20 ... год <i>(подпись)</i> <i>(дата)</i>

Заявление для выдачи свидетельства штурмана или внесения квалификационной отметки

1. Информация заявителя (заполняется заявителем)						
Должность..... Имя.....Фамилия..... Дата рождения (день, месяц, год) .....						
Национальность..... Место рождения..... Страна .....						
Постоянный адрес .....						
Почтовый индекс.....						
Номер телефона.....Альтернативный номер телефона.....						
E-mail:.....						
Индивидуальный идентификационный номер .....						
(подпись)						
2. Декларация заявителя (заполняется заявителем)						
Настоящим я подаю заявление на включение.....(тип воздушного судна) в квалификационные отметки о типе воздушного судна, полномочий штурмана и прикладываю необходимые документы и мое свидетельство штурмана (если имеется). Я подтверждаю, что данные, приведенные в этой форме верны.						
Подпись заявителя .....«__» _____ 20__ год						
3. Медицинская пригодность (заполняется заявителем)						
Класс медицинского сертификата	Дата последнего медицинского осмотра	Дата истечения срока	Только для уполномоченного органа			
4. Проверка уровня теоретических знаний (заполняется экзаменатором)						
Я, будучи лицом, должным образом назначенным уполномоченным органом в письменной форме подписать проверку уровня теоретических знаний в отношении квалификационных отметок о воздушных судах, включенных в свидетельство штурмана, настоящим удостоверяю, что я удовлетворен тем, что.....завершил и прошел тест этой формы .....						
Для включения.....(тип самолета) в авиационной оценке его свидетельства, и что заявитель компетент выполнять функции штурмана на этом воздушном судне. Подпись .....«__» _____ 20__ год						
Фамилия, имя, отчество (при наличии) экзаменатора.....						
Компания ..... Должность в компании .....						
5. Квалификационная проверка по типу воздушного судна (заполняется экзаменатором)						
Я, будучи лицом, должным образом, назначенным в письменной форме уполномоченным органом гражданской авиации на проведение проверки уровня практических навыков на воздушном судне, настоящим удостоверяю, что на воздушном судне или утвержденном авиационным тренажере в группе штурманов заявитель выполнил удовлетворительно и без посторонней помощи в соответствии с изложенными условиями, процедуры, проверки, действия или упражнения, против которых стоит моя подпись.						
Квалификационная проверка						
Содержание теста	Дата теста	Регистрационный номер самолета или код	Фамилия, имя, отчество экзаменатора	Подпись экзаменатора	Дата	Номер лицензии

		тренажера				
Предполетная подготовка в службах аэропорта						
Предполетная подготовка на воздушном судне: внешний осмотр воздушного судна						
Наличие на борту требуемых документов						
Проверка и подготовка навигационного оборудования к полету						
Использование контрольных перечней						
Нормальные навигационные процедуры						
Знание навигационных методов						
Координация навигационных методов						
Взаимодействия с членами экипажа						
Аварийные процедуры						
Послеполетный осмотр, умение выявлять отказы и неис- правности и правильно оформить судовую документацию						
Управление ресурсами экипажа (CRM)						
Примечание: Если в приведенном выше списке не содержится важная статья испытания для конкретного типа воздушного судна, этот						
1. Документы для заявки в порядке, свидетельство				Квалификационная отметка		
разрешения или сертификат			могут быть выданы.			
Свидетельство		квалификационная отметка		Разрешение		или признание
элемент добавляется в свободную графу выше.						
<b>б. Разрешение уполномоченного органа (заполняется уполномоченным органом)</b>						
1. Документы для заявки в порядке, свидетельство				Квалификационная отметка		
разрешения или сертификат			могут быть выданы.			
Свидетельство		квалификационная отметка		Разрешение		или признание

свидетельство, которое выдается	
2. В заявке отсутствует следующая документация, и она будет возвращена заявителю Отсутствующая документация: Фамилия, имя, отчество (при его наличии), должность и подпись должностного лица АГА при ПРТ, проводившего проверку	
(Фамилия, имя, отчество (при наличии) и должность) (подпись)	
« _____ » _____ 20 __ год	
7. Выдача уполномоченным органом (заполняется уполномоченным органом)	
Выдано:	
<input type="checkbox"/>	Свидетельство _____ Дата истечения срока действия
<input type="checkbox"/>	Квалификационная отметка Дата истечения срока действия
<input type="checkbox"/>	Разрешение Дата истечения срока действия
<input type="checkbox"/>	Признание свидетельства Срок действия
Фамилия, имя, отчество (при наличии), должность и подпись должностного лица АГА при ПРТ, по выдаче свиде- тельств	
(Фамилия, имя, отчество (при наличии) и должность) (подпись)	

## Заявление для выдачи свидетельства бортинженера (бортмеханика) или внесения квалификационной отметки

1. Информация заявителя (заполняется заявителем)					
Должность..... Имя ..... Фамилия.....					
Дата рождения (день, месяц, год) .....					
Национальность.....					
Место рождения.....					
Страна .....					
Постоянный адрес .....					
Почтовый индекс.....					
Номер телефона.....Альтернативный номер телефона.....					
E-mail:.....					
Почтовый адрес.....					
Почтовый индекс.....					
Индивидуальный идентификационный номер .....					
(подпись)					
2. Декларация заявителя (заполняется заявителем)					
Настоящим я подаю заявление на включение.....(тип воздушного судна) в квалификационную отметку о типе воздушного судна, полномочий бортинженера (бортмеханика) и прикладываю необходимые документы и мое свидетельство бортинженера (бортмеханика) (если имеется).					
Я подтверждаю, что данные, приведенные в этой форме верны.					
Подпись заявителя.....«___» _____ 20__ год					
3. Медицинская пригодность (заполняется заявителем)					
Класс медицинского сертификата	Дата последнего медицинского осмотра	Дата истечения срока	Только для АГА при ПРТ		
4. Проверка уровня теоретических знаний (заполняется экзаменатором)					
Я, будучи лицом, должным образом назначенным уполномоченным органом в письменной форме подписать проверку уровня теоретических знаний в отношении квалификационных отметок о воздушных судах, включенных в свидетельство бортинженера (бортмеханика), настоящим удостоверяю, что я удовлетворен тем, что.....завершил и прошел тест .....					
Для включения.....(тип самолета) в его свидетельство, и что заявитель компетентен выполнять функции бортинженера (бортмеханика) на этом воздушном судне.					
Подпись ..... Дата.....					
Фамилия, имя, отчество (при наличии) экзаменатора (заглавные буквы) .....					
Компания .....					
Должность в компании .....					
5. Опыт полетов на типе воздушного судна, на который заявитель получает квалификационную отметку о типе воздушного судна (заполняется заявителем)					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%; height: 20px;"></td> <td style="width: 20%;"></td> </tr> </table>					

<p>Опыт работы бортинженером (бортмеханика) (бортмехаником) в полете: (Минимум 50 часов на начальном типе 25 часов в дальнейшем).....часов Опыт работы на Утвержденном тренажере: (Максимум 50 часов на начальном типе 25 часов на последующих типах).....часов</p>	<p>Минимальный Общий налет На типе: 100 ч Первоначально 50 часов Впоследствии</p>
---	---

6. Квалификационная проверка по типу воздушного судна (заполняется экзаменатором)

Я, будучи лицом, должным образом, назначенным в письменной форме уполномоченным органом на проверку уровня практических навыков на воздушном судне, настоящим удостоверяю, что на воздушном судне или утвержденном авиационным тренажере в группе инженеров заявитель выполнил удовлетворительно и без посторонней помощи в соответствии с изложенными условиями, процедуры проверки, действия или упражнения, против которых стоит моя подпись

Квалификационная проверка

Содержание теста	Дата теста	Регистрационный номер самолета или код тренажера	Фамилия, имя, отчество (при наличии) экзаменатора	Подпись экзаменатора	Дата	Номер лицензии
Предполетный осмотр и подготовка воздушного судна						
Проверка судовой документации						
Проверка исправности оборудования и систем воздушных судов.						
Внутренний осмотр кабины экипажа и пассажирского салона						
Проверка и оформление документации						
Правильность использования листа контрольного осмотра и контрольной карты						
Контроль параметров в процессе запуска и работе двигателей на малом газе						
Процедуры эксплуатации топливной системы, противообледенительная система, система кондиционирования воздуха, управления, торможения и гидросистемы воздушных судов перед выруливанием						
Взаимодействия с членами экипажа						
Контроль работу двигателей и систем самолета и выдерживание заданной скорости полета.						
Контроль работу двигателей и систем самолета и выдерживание заданной скорости полета						
Устранение неисправностей						
Аварийные процедуры						
Послеполетный осмотр, умение выявлять отказы и неисправности и правильно оформить судовую документацию						
Управление ресурсами экипажа (CRM)						

Примечание: Если в приведенном выше списке не содержится важная статья испытания для конкретного типа воздушного судна, этот элемент добавляется в свободную графу выше.

7. Разрешение АГА при ПРТ (заполняется уполномоченным органом)

1. Документы для заявки в порядке, свидетельство	<input type="checkbox"/>	, квалификационная отметка	<input type="checkbox"/>
разрешения	<input type="checkbox"/>	или признание свидетельства	<input type="checkbox"/>
могут быть выданы.			
Свидетельство	<input type="checkbox"/>	квалификационная отметка	<input type="checkbox"/>
		разрешение	<input type="checkbox"/>
признание свидетельства	<input type="checkbox"/>	, которое выдается	

2. В заявке отсутствует следующая документация, и она будет возвращена заявителю

Отсутствующая документация:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Фамилия, имя, отчество (при наличии), должность и подпись должностного лица АГА при ПРТ, проводившего проверку

\_\_\_\_\_

(Фамилия, имя, отчество (при наличии) и должность) (подпись)

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_ год

8. Выдача уполномоченным органом (заполняется уполномоченным органом)

Выдано:

<input type="checkbox"/>	Свидетельство Дата истечения срока действия
<input type="checkbox"/>	Квалификационная отметка _____ Дата истечения срока действия
<input type="checkbox"/>	Разрешение Дата истечения срока действия
<input type="checkbox"/>	Признание свидетельства Срок действия

(Фамилия, имя, отчество (при наличии) (подпись) уполномоченного лица) и должность

### Акт проверки уровня квалификации для пилотов самолета

Акт проверки уровня квалификации для владельцев свидетельств пилота многочленно- го экипажа/линейного пилота, квалификационных отметок по типу и классу, а также проверка уровня квалификации по приборам		Skill Test/LPC (Proficiency Check Form) for MPL, ATPL, Type and Class Ratings, and Proficiency check for IRs						
Персональные данные заявителя (заполнять ПЕЧАТНЫМИ БУКВАМИ)/		Applicant's Personal Particulars (BLOCK CAPITALS)						
Имя и Фамилия Заявителя/Applicant's Full Name:					Дата рождения:/ Date of birth:			
Вид свидетельства и номер:/ Licence Type & Number:			Выдан авиационной властью:/ Issuing Authority:		Дата выдачи:/ Date of Issue:			
Рейтинг:/ Rating held:			Действителен до:/ Rating valid until:		Общий налет ча- сов:/ Total flight hours:			
Подпись пилота:/ Pilot's Signature:			Адрес проживания:/ Address:		Имя и Фамилия другого пилота:/ Other Pilot's Name:			
Проверка уровня квалификации/Proficiency Check								
*Командир/ PIC <input type="checkbox"/>		*Второй пилот/ FO <input type="checkbox"/>		*Инструктор/ TRI <input type="checkbox"/> SFI <input type="checkbox"/>				
Раздел/Section			1	2	3	4	5	6
Количество незачетов/ Amount of failed items:								
Результат проверки уровня квалификации/ Result of Proficiency Check			<input type="checkbox"/> прошел/ <input type="checkbox"/> частично прошел/ <input type="checkbox"/> не прошел/ pass* partial pass* fail*					
По результатам проверки уровня квалификации обновлен следующий рейтинг/ As a result of the proficiency check the following rating(s) has been revalidated:							Действителен до/ valid until:	
<input type="checkbox"/> по прибору/IR			тип воздушного судна / aircraft type					
<i>Примечание/Notes:</i>								
Минимум 10 секторов по маршруту в течение последних 12 месяцев в качестве пилота соответствующего вида воздушного судна или один сектор по маршруту с экзаменатором):* /At least 10 route sectors within the last 12 months as a pilot of the relevant type of aeroplane or one route sector accompanied by an examiner):*								
<input type="checkbox"/> Да/Yes <input type="checkbox"/> Нет/No								
Комментарий (касательно проверки уровня квалификации)/ Remarks (concerning the above mentioned proficiency check):								
Детали летно-технической характеристики при проведении проверки/ Specifications of practical performance								
Полное имя экзаменатора/ Examiner's Name:				Номер свидетельства/Licence No.:				
				Место экзаменатора/Examiner's Seat*:				

	<input type="checkbox"/> сзади/rear <input type="checkbox"/> слева/left <input type="checkbox"/> справа/right
--	---

\*отметьте соответствующий пункт/cross applicable item

Тренажер/Simulator (FSTD):		Идентификационный номер тренажера/FSTD ID:
Эксплуатант тренажера BC/FSTD		Идентификационный номер воздушного судна эксплуатанта/Aircraft ID Operator:
Место проведения/Location:	Дата /Date:	Подпись экзаменатора/Examiner's Signature:

Имя и Фамилия Заявителя/Applicant's Name Дата/Date

Данную форму и ее содержание не следует видоизменять!

Какие-либо изменения при заполнении приведут к отказу в рассмотрении формы проверки квалификационного уровня / This layout and contents of this form shall not be modified! Modifications will result in refusal of the proficiency check.

О/М: Обязательный/Mandatory TC/FS: только Тренажер на Самолете/ Flight Simulator only

И.Э.: Инициалы экзаменаторов после успешного завершения/E.I.: Examiner's initials after successful completion

(\* ) Пункты, отмеченные звездой, следует отлетать исключительно по приборам./

(\* ) Starred items shall be flown solely by reference to instruments.

1. Подготовка к полету/Flight preparation		И.Э. /E.I.
1.1	Предполетная подготовка, включая: планирование полета, документацию, метеоинформацию, NOTAMы, расчет массы, центровки самолета и элементов взлета/ Pre-flight including: documentation, weather briefing, NOTAM, mass and balance.	
1.2	Проверка готовности воздушного судна к полету, осмотр и обслуживание самолета;/Aeroplane external visual inspection; location of each item and purpose of inspection.	
1.3	Внутренний осмотр кабины экипажа/Cockpit inspection	
1.4	Использование чеклиста перед запуском двигателей, процедуры запуска двигателей, установка и проверка COM /NAV/Use of checklist prior to starting engines, starting procedures COM/NAV setup and check О/М	
1.5	Выполнение руления в соответствии с инструктажом диспетчерской службы или инструктора/Taxiing in compliance with air traffic control or instructions of instructor	
1.6	Подготовка перед взлетом/Before take-off checks	О/М
2. Взлеты/Take-offs		И.Э. /E.I.
2.1	Взлет в нормальных условиях с различными положениями закрылок, включая взлет без остановки/ Normal take-offs with different flap settings, including expedited take off	
2.2*	Взлет по приборам; переход на приборный полет сразу после подъема передней опоры или немедленно после отрыва / Instrument take off; transition to instrument flight is required during rotation or immediately after becoming airborne	
2.3	Взлет с боковым ветром (если применимо)/Cross wind take-off (A/C, if practicable)	
2.4	Взлет с максимальной взлетной массой (реальная либо имитированная максимальная взлетная масса/Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off mass)	
2.5	Взлеты с имитацией отказа двигателя/Take-offs with simulated engine failure	
2.5.1	сразу после достижения V2/shortly after reaching V2	
2.5.2*	между V1 и V2/ between V1 and V2 TC/FS only	О/М
2.6	Прерванный взлет до достижения V1/Rejected take-off at a reasonable speed before reaching V1	О/М
3. Маневрирование в полете и Процедуры/Flight Manoeuvres and Procedures		И.Э. /E.I.

3.1	Развороты с и без спойлеров /Turns with and without spoilers	
3.2	Затягивание в пикирование и волновая тряска после достижения критического числа М и летно-технические характеристики воздушного судна (колебания типа «Голландского шага» / Tuck under and Mach buffets after reaching the critical Mach number, and other specific flight characteristics of the aeroplane(e.g. Dutch Roll) TC/FS only	
3.3	Эксплуатация системы в штатном режиме и управление панелью бортинженера/бортмеханика /Normal operation of systems and controls of engineer's panel	
3.4	Эксплуатация следующих систем в нормальных или особых случаях выполнения полета (обязательное прохождение 3 особых случая выполнения полета, указанных в п.3.4.0 по п.3.4.14 включительно) / Normal and abnormal operations of following systems. (A mandatory minimum of 3 abnormal shall be selected from 3.4.0 to 3.4.14 inclusive) O/M	
3.4.0	двигатель (при необходимости пропеллер)/ engine (if necessary propeller)	
3.4.1	герметизация и кондиционирование воздуха / pressurisation and air-conditioning	
3.4.2	система приемников воздушного давления/ pitot/static system	
3.4.3	топливная система/ fuel system	
3.4.4	электросистема/ electrical system	
3.4.5	гидравлическая система/ hydraulic system	
3.4.6	системы управления рулевыми поверхностями и триммирования/ flight control and trim-system	
3.4.7	противообледенительная система, обогрев переднего стекла/anti- and de-icing system,Glare shield heating	
3.4.8	автопилот/командно-пилотажный прибор/ autopilot/flight director (single-pilot only)	O/M
3.4.9	датчик предупреждения о приближении к режиму сваливания и датчик повышения устойчивости/ stall warning devices or stall avoidance devices, andstability augmentation devices	
3.4.10	система предупреждения об опасной близости земли, метеорадар, радиовысотометр, приемопередатчик/ ground proximity warning system weather radar, radio altimeter, transponder	
3.4.11	радио, навигационное и приборное оборудование/radios, navigation equipment, instruments, flight management systems	
3.4.12	шасси и тормозная система/ landing gear and brake system	
3.4.13	система закрылков и предкрылков / slat and flap system	
3.4.14	вспомогательная силовая установка/auxiliary power unit	
3.6	Особые случаи и аварийные процедуры (обязательные 3 п. с п.3.6.1 по п. 3.6.9 включительно) /Abnormal and emergency procedures (A mandatory minimum of 3 items shallbe selected from 3.6.1 to 3.6.9 inclusive)	
3.6.1	действия при тушении пожара, такого как пожар двигателя, вспомогательной силовой установки, салона, грузового отсека, кабины экипажа, крыла и включая эвакуацию /fire drills e.g. engine, APU, cabin, cargo compartment, flight deck, wing and electrical fires including evacuation	
3.6.2	контроль и удаление дыма / smoke control and removal	
3.6.3	отказы двигателя, выключение и повторный запуск на безопасной высоте / engine failures, shut-down and restart at a safe height	
3.6.4	аварийный слив топлива (имитация) /fuel dumping (simulated)	
3.6.5	сдвиг ветра при взлете/посадке / windshear at take-off/landing TC/FS only	
3.6.6	имитация отказа системы герметизация кабины/аварийное снижение/ simulated cabin pressure failure/emergency descent	
3.6.7	потеря дееспособности одного из членов экипажа / incapacitation of flight crew member	
3.6.8	другие аварийные процедуры предусмотренные руководством по летной эксплуатации данного воздушного судна / other emergency procedures as outlined in the appropriate Aeroplane Flight Manual	
3.6.9	бортовая система предупреждения столкновений /ACAS event TC/FS only	
3.7	Крутые развороты с креном 45°, 180° на 360° влево и направо /Steep turns with 45° bank, 180° to 360° left and right	
3.8	Раннее распознавание и контрмеры при приближении к сваливанию во время взлета, крейсерском полете и посадочной конфигурации/Early recognition and counter measures on approaching stall in take-off, cruising flight and landing configuration	

3.8.1	выход из полного сваливания или после активации предупреждающего датчика в наборе высоты и горизонтальном полете и при конфигурации захода на посадку/ recovery from full stall or after activation of stall warning device in climb, cruise and approach configuration	
3.9	Процедуры при полетах по приборам / Instrument flight procedures	
3.9.1*	соблюдение маршрутов вылета и прибытия, выполнение указаний диспетчера/Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions О/М	
3.9.2*	процедуры зоны ожидания / holding procedures	
3.9.3*	точный заход на посадку до достижения высоты принятия решения не менее 60 м. (200футов) Примечание: В соответствии с руководством по летной эксплуатации воздушного судна (РЛЭ), процедур RNP APCH, возможно потребуется использование автопилота или командного пилотажного прибора. При ручном управлении необходимо выбрать процедуры с учетом ограничений (например, выбрать систему посадки по приборам п.3.9.3.1 в соответствии с ограничениями руководства по летной эксплуатации (РЛЭ)/ precision approaches down to a decision height (DH) not less than 60 m (200ft).  Note: According to the AFM, RNP APCH procedures may require the use of autopilot or Flight director. The procedure to be flown manually shall be chosen taking into account such limitations (for example, choose an ILS for 3.9.3.1 in case of such AFM limitation).	
3.9.3.1*	в ручном режиме без командно - пилотажного прибора/ Manually, without flight director О/М (skill test only)	
3.9.3.2*	в ручном режиме с командно - пилотажным прибором / manually, with flight director	
3.9.3.3*	с использованием автопилота / with autopilot	
3.9.3.4*	управление в ручном режиме при имитации отказа одного двигателя при заходе на посадку до пролета дальнего привода и до посадки или точки ухода на второй круг / manually, with one engine simulated inoperative before passing the outer marker (OM) until touchdown or through the complete missed approach procedure О/М	
3.9.4*	неточный заход на посадку до высоты принятия решения /non-precision approach down to the MDH/A О/М	
3.9.5	заход на посадку при полете по кругу /circling approach	
4. Процедура ухода на второй круг/Missed Approach Procedures		И.Э. /E.I.
4.1*	Уход на второй круг со всеми работающими двигателями* после захода на посадку по ILS при достижении высоты принятия решения / Go-around with all engines operating* after an ILS approach on reaching decision height	
4.2	Другие процедуры ухода на второй круг / Other missed approach procedures	
4.3*	Уход на второй круг при управлении в ручном режиме с имитацией отказа критического двигателя после достижения высоты принятия решения /Manual go-around with the critical engine simulated inoperative after an instrument approach on reaching DH, MDH or MAPt О/М	
4.4	Прерванная посадка на высоте 15 м над порогом взлетно-посадочной полосы и уход на второй круг /Rejected landing at 15m (50 feet) above runway threshold and go-around	
5. Посадки/ Landings		И.Э. /E.I.
5.1*	Посадка в нормальных условиях с различным положением закрылков/Normal landings*	
5.2	Посадка с имитацией заклинившего хвостового стабилизатора при разбалансировке / Landing with simulated jammed horizontal stabiliser in any out-of-trim position TC/FS	
5.3	Посадка с боковым ветром (если применимо)/Crosswind landings (a/c, if practicable)	
5.4	Схема движения и посадка без выпущенных или частичного выпущенных закрылков и предкрылков / Traffic pattern and landing without extended or with partly extended flaps and slats	
5.5	Посадка с имитацией неработающего критического двигателя/Landing with critical engine simulated inoperative О/М	
6. Дополнительное разрешение на получение квалификационной отметки для захода на посадку по приборам до высоты принятия решения менее 60 м (200 футов) (КАТ II/III). Примечание: полеты по КАТ II/III должны выполняться-		КАТ II III

АП PT-01

ся в соответствии с Правилами эксплуатации./ Additional authorization on a type rating for instrument approaches down to a decision height (DH) of less than 60m (200 feet) (CAT II III) Note: CAT II/III operations shall be accomplished in accordance with operational rules.		ШВ
6.1	Прерванный взлет при минимальной разрешенной видимости на взлетно-посадочной полосе / Rejected take-off at minimum authorised RVR	TC/FS O/M
6.2*	Заходы на посадку по ILS /ILS Approaches	O/M
6.3*	Уход на второй круг /GO-around	O/M
6.4*	Посадка (и) /Landing (s)	O/M

## Акт летной проверки для пилотов вертолета ATPL/ Type rating/Training/ Skill test and proficiency check on multiplot helicopters

Заполняется претендентом/ Filled in by applicant	Форма бланка для получения свидетельства пилота (ATPL), (CPL), (MPL), переобучение по типу, проверка знаний и практических навыков после обучения, а также проверка техники пилотирования (H) Application and report form (ATPL), (MPL), (CPL), form type rating, training, skill test and proficiency check helicopters (H)				
	Фамилия Претендента/ Applicant's last name(s):	Тип воздушного судна/ Aircraft type: SE-SP: H			
	Имя Претендента/ Applicant's first name(s):	ME-SP: H SE-MP: H ME-MP: H			
	Подпись Претендента/ Signature of applicant:	Эксплуатация/ Operations: SP MP			
	Тип свидетельства: ATPL/Type of license held:	Лист проверки: Запись об обучении:			
	№ свидетельства/ Licence number:	Подтверждение Training record Checklist: Квалификации/Type rating: Проверка			
	Государство выдавшее свидетельство/State of licence issue:	практических навыков/Skill test: Класс квалификации/Class rating:			
	Медицинский сертификат №/ Medical No:	Действителен до/ Validity:	ППП/IR: Проверка квалификации ATPL/MPL/Proficiency check:		
	Адрес/Address:				
	Телефон/Telephone number:		Место работы/ Work place:		
	Общий налет в часах/Total flight time hrs:	Налет за последние 12 месяца на типе/ Flight time within last 12 months on type:	Кол-во полетов/ Legs:	Часы/ hrs:	
Опыт для получения ATPL/Experience For ATPL license					
	МРА часы/hrs:	РІС часы/hrs:	Маршруты часы / Cross-country hrs:	полет по приборам часы/ IR hrs:	Ночью часы / Night hrs:
1	Теоретические занятия для получения квалификации или класса воздушного судна Theoretical training for the issue of a type or class rating performed during period				
	Дата от: From:	Дата до: To:	Учебная организация: At:		
	Оценка: Mark obtained:	% Зачтено ≥ %) (Pass mark ≥ 75%)	Тип свидетельства и Nr.: Type and number of licence:		
	Подпись начальника обучения: Signature of HT:		Имя и Фамилия: Name(s) in capital letters:		

АП ПТ-01

2	FSTD	
FSTD (Тип воздушного судна): FSTD (aircraft type):	3 и больше осей/ Three or more axes: Да/Yes Нет/ No	Готовность к использованию/Ready for service:
FSTD производитель: FSTD manufacturer:	Система движений/ Motion system:	Визуализация/ Visual aid: Да/Yes Нет/No
FSTD оператор: FSTD operator:	Уровень /Level:	FSTD ID код/FSTD ID code:
Общее время обучения/ пилотирования/ Total training time / at the controls:	Заходы по приборам до DA или DH/ Instrument approaches at aerodromes to a decision altitude or height of:	
Место, Дата и Время/ Location, date and time:	Свидетельство инструктора тип и номер/Type and instructor licence number:	
Подпись инструктора: Фамилия и имя инструктора Signature of instructor Name(s) in capital letters:		
3	Практическое обучение: вертолет тренажер (ZFTT) Flight training: in the helicopter in the FSTD (for ZFTT)	
Тип вертолета: Type of helicopter:	Позывной: Registration:	Время полета: Flight time at the controls:
Взлет: Take-off time:	Посадка: Landing time:	
Место и Дата: Location and date:	Свидетельство инструктора тип и №: Type and number of licence held by an instructor:	
Тип воздушного судна / Класс воздушного судна/ Type rating instructor Class rating instructor		
Подпись инструктора: Signature of instructor:		Имя и Фамилия: Name(s) in capital letters:
4	Проверка навыков пилотирования Квалификационная проверка Skill test Proficiency check	
Описание деталей проверки/ Skill test and proficiency check details:	Летная проверка (Skill test)	
Аэродром/ Aerodrome or site:	Общее время проверки/ Total flight time:	
Взлет/ Take-off time:	Посадка/ Landing time:	
Прошел/Pass:	Не прошел/Fail:	Если не прошел, то почему: Reason(s) why, if failed:
Дата/ Location and date:	ТР или воздушного судна позывной/ SIM or aircraft registration:	
Удостоверение экзаменатора №/ Examiner's certificate number (if applicable):	Номер свидетельства: Type and number of licence:	
Подпись экзаменатора: Signature of examiner:		Имя и Фамилия: Name(s) in capital letters:

АП PT-01

Бланк проверки обучения и летного экзамена						
На вертолетах с одним или двумя пилотами						
SINGLE/MULTI-PILOT HELICOPTERS						
Вертолет с одним или двумя пилотами SINGLE/MULTI-PILOT HELICOPTERS	Практическое обучение PRACTICAL TRAINING				Проверка навыков или квалификации SKILL TEST OR PROFICIENCY CHECK	
маневры / процедуры Maneuvers / Procedures	FTD	FFS	H	Инициалы инструктора Instructor initials when training completed	Экзамен проведен Checked in	Инициалы инструктора Examiner initials when test completed
					FFS H	
1 Часть / Section 1- Предполетная подготовка и проверка / Pre-flight preparations and checks						
1.1. Внешний осмотр вертолета / Helicopter exterior visual inspection; location of each item and purpose of inspection			P		M (если производится на вертолете / if performed in the helicopter)	
1.2. Внутренний осмотр / Cockpit inspection		P	— >		M	
1.3. Запуск, проверка и установка радио-навигационного оборудования, радиосвязи / Starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies.	P	—>	— >		M	
1.4. Руление (воздушное по командам инструктора или диспетчера / Taxiing/air taxiing in compliance with air traffic control instructions or with instructions of an instructor		P	— >		M	
1.5. Подготовка и проверка перед взлетом/ Pre-take-off procedures and checks	P	—>	— >		M	
2. Часть / Section 2 – Маневрирование и процедуры / Flight maneuvers and procedures						
2.1. Взлет (с различными профилями) / Take-offs (various profiles)		P->	— >		M	
2.2. Взлет и посадка на площадку с уклоном или с боковым ветром / Sloping ground or crosswind take-offs & landings		P->	— >			
2.3. Взлет с максимальным взлетным весом (факт или имитация) / Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off mass)	P	—>	— >			
2.4. Взлет с имитацией отказа двигателя перед ТПП точка принятия решения / Take-off with simulated engine failure shortly before reaching TDP		P	— >		M	
2.4.1. Взлет с имитацией отказа двига-		P	—		M	

АП PT-01

теля после пролета точка принятия решения/ Take-off with simulated engine failure shortly after reaching TDP				>			
2.5. Спирали / Climbing and descending turns to specified headings	P	→	—	>		M	
2.5.1. Развороты влево и вправо на 180° и 360° с креном 30°(по приборам) Turns with 30° bank, 180° to 360° left and right, by sole reference to instruments	P	→	—	>		M	
2.6. Авторотация / Autorotation	P	→	—	>		M	
2.6.1. Посадка на авторотации (только на однодвигательном вертолете) или с восстановлением мощности / Autorotative landing (SEH only) or power recovery		P	—	>		M	
2.7. Посадка с различными профилями / Landings, various profiles		P	—	>		M	
2.7.1. Уход на 2-ой круг или посадка с имитацией отказа двигателя до точки принятия решения / Go-around or landing following simulated engine failure before LDP		P	—	>		M	
2.7.2. Посадка с имитацией отказа двигателя после точки принятия решения / Landing following simulated engine failure after LDP or DPBL		P	—	>		M	
3. Часть / Section 3 –Эксплуатация систем в нормальных или сложных условиях / Normal and abnormal operations of the following systems and procedures							
3. Эксплуатация систем в нормальных или сложных условиях /Normal and abnormal operations of the following systems and procedures:						M	Минимум три элемента должны быть выбраны / A mandatory minimum of three items shall be selected from this section
Вертолет с одним или двумя пилотами SINGLE/MULTI-PILOT HELICOPTERS	Практическое обучение PRACTICAL TRAINING				Проверка навыков или квалификации SKILL TEST OR PROFICIENCY CHECK		
Эксплуатация / процедуры Operations / Procedures	FTD	FFS	H	Инициалы инструктора Instructor initials when training completed	Экзамен проведен Checked in	Инициалы экзаменатора Examiner initials when test completed	
					FFS H		
3.1. Двигатель / Engine	P	→	—	>			
3.2. Кондиционер (обогрев, вентиляция) / Air	P	→	—	>			

АП PT-01

conditioning (heating, ventilation)						
3.3. Статика / Static system	P	→	—			
3.4. Топливная система / Fuel System	P	→	—			
3.5. Электро система / Electrical system	P	→	—			
3.6. Гидравлическая система / Hydraulic system	P	→	—			
3.7. Системы контроля и триммирования / Flight control and Trim system	P	→	—			
3.8. Противообледенительная система / Anti-icing and de-icing system	P	→	—			
3.9. Автопилот/Ручное управление / Autopilot /Manual Flight	P	→	—			
3.10. Система стабилизации / Stability augmentation devices	P	→	—			
3.11. Метеорадар, радиовысотомер, ответчик / Weather radar, radio altimeter, transponder	P	→	—			
3.12. Навигационная система / Navigation System	P	→	—			
3.13. Шасси / Landing gear system	P	→	—			
3.14. Вспомогательная силовая установка / Auxiliary power unit	P	→	—			
3.15. Радио, навигационное и приборное оборудование / Radio, navigation equipment, management system	P	→	—			
4. Часть / Section 4 – Нештатные и аварийные процедуры / Abnormal and emergency procedures						
4. Нештатные и аварийные процедуры / Abnormal and emergency procedures					M	выбираются минимум три элемента / A mandatory minimum of three items shall be selected from this section
4.1. Тушение пожара (включая эвакуацию) / Fire drills (including evacuation)	P	→	—			
4.2. Дым в кабине / Smoke control and removal	P	→	—			

4.3. Отказ двигателя, выключение и повторный запуск на безопасной высоте / Engine failures, shutdown and restart at a safe height	P	→	— >						
4.4. Слив топлива (имитация) / Fuel dumping (simulated)	P	→	— >						
4.5. Потеря контроля управления хвостовым винтом / Tail rotor control failure	P	→	— >						
4.5.1. Потеря мощности хвостового винта / Tail rotor loss	P	→	— >						
4.6. Потеря дееспособности одного из членов экипажа (для 2 и более) / Incapacitation of crew member — MPH only	P	→	— >						
4.7. Неисправность редуктора / Transmission malfunctions	P	→	— >						
4.8. Другие аварийные процедуры предусмотренные руководством по летной эксплуатации данного воздушного судна / Other emergency procedures as outlined in the appropriate Flight Manual	P	→	— >						
Вертолет с одним или двумя пилотами Single/multi-pilot helicopters	Практическое обучение Practical training						Проверка навыков или квалификации Skill test or proficiency check		
маневры / процедуры / Maneuvers / Procedures	FTD	FFS	/ процедуры / Maneuvers / Procedures	FTD	FFS	маневры / процедуры / Maneuvers / Procedures			
5. Часть / Section 5 – Пилотирование по приборам (выполняется в облаках или под шторками) / Instrument flight procedures (to be performed in IMC or simulated IMC)									
5.1. Взлет по приборам (сразу после отрыва или достижения ТПР точка принятия решения осуществляется пилотирование по приборам) Instrument take-off: transition to instrument flight is required as soon as possible after becoming airborne	P*	— >*	→*						
5.1.1. Имитация отказа двигателя во время взлета / Simulated engine failure during departure	P*	— >*	→*			M*			
5.2. Выполнение схем выхода и входа, выполнение указаний диспетчера / Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	P*	— >*	→*			M*			
5.3. Зона ожидания / Holding procedures	P*	— >*	→*						
5.4. Заходы на посадку по командам диспетчера с использованием ILS DME, VOR DME / ILS DME, VOR DME approaches	P*	— >*	→*						
5.4.1. Ручное управление с отключенным автопилотом/	P*	— >*	→*						

Manually, without AP		>*			M*	
5.4.2. Заход на посадку и посадка в ручном режиме с отключенным автопилотом / Precision approach manually, without flight director	P*	— >*	—>*		M*	
5.4.3. Заход на посадку и посадка в автоматическом режиме, используя автопилот / With coupled autopilot	P*	— >*	—>*			
5.4.4. Имитация отказа одного двигателя при заходе на посадку (до пролета дальнего привода и до посадки или точки ухода на второй круг) / Manually, with one engine simulated inoperative. (Engine failure has to be simulated during final approach before passing the outer marker (OM) until touchdown or until completion of the missed approach procedure)	P*	— >*	—>*		M*	
5.5. Неточный заход до высоты принятия решения (MDA/H) / Non-precision approach down to the minimum descent altitude MDA/H	P*	— >*	—>*		M*	
5.6. Уход на второй круг с DA / DH  или MDA/MDH / Go-around with all engines operating on reaching DA/DH or MDA/MDH	P*	— >*	—>*			
5.6.1. Процедуры захода на посадку / Other missed approach procedures	P*	— >*	—>*			
5.6.2. Уход на второй круг с имитацией отказа одного двигателя на высоте принятия решения / Go-around with one engine simulated inoperative on reaching DA/DH or MDA/ MDH	P*				M*	
5.7 Авторотация с восстановлением мощности двигателей в полете в облаках (СМУ сложные метеорологические условия) / IMC autorotation with power recovery	P*	— >*	—>*		M*	
5.8. Выход из необычного положения / Recovery from unusual attitudes	P*	— >*	—>*		M*	
6. Часть / Section 6 – Использование дополнительного оборудования / Use of optional equipment						
6. Использование дополнительного оборудования / Use of optional equipment	P->		—>	—>		

С результатами ознакомлен/ I confirm the above results: Дата/Date

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ ГОД

Подпись претендента/ Signature of applicant \_\_\_\_\_

Аббревиатура / abbreviations:

H	Вертолет/Helicopter
FFS	Полный имитатор полета/Full Flight Simulator
FTD	Тренажеры типа (включая FNPTII) Flight Training Device (including FNPTII)
P	Подготовлен к выполнению функции пилота вертолета. P =Trained as PIC for the issue of a type rating for SPH or trained as PIC or Co-pilot and as PF and PNF for the issue of a type rating for MPH.
X	Если есть возможность для данного упражнения нужно использовать тренажер, в противном случае выполнять на вертолете. Flight simulators shall be used for this exercise, if available, otherwise the helicopter shall be used if appropriate for the maneuver or procedure

АП РТ-01

→	<p>При проведении практического обучения использовать соответствующее оборудование (P) или более модернизированное/          The practical trainings shall be conducted at least at the training equipment level shown as (P), or maybe conducted on any higher level of equipment shown by the arrow</p>
*	<p>(*) обозначает элементы выполняемые в реальных облаках или под шторками по желанию претендента при IR(H) восстановлении, продлении, подтверждении квалификации или другого типа воздушного судна The starred items (*) shall be flown in actual or simulated IMC, only by applicants wishing to renew or revalidate an IR(H), or extend the privileges of that rating to another type</p>
M	<p>Буква «M» (mandatory) обозначает обязательное выполнение данного упражнения / Where the letter 'M' appears in the skill test or proficiency check column this will indicate the mandatory exercise or a choice where more than one exercise appears</p>

## Акт летной проверки после прохождения Программы подготовки

\_\_\_\_\_

должность, тип, авиакомпания

Фамилия \_\_\_\_\_ Имя \_\_\_\_\_

Прошел летную подготовку под руководством уполномоченного летчика-инструктора:

\_\_\_\_\_

Фамилия Имя Отчество (при наличии)

с « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_ год

по « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_ год

Общий налет \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин.

Днем \_\_\_\_\_ часы \_\_\_\_\_ минуты, из них: по приборам  
\_\_\_\_\_ часов

\_\_\_\_\_ минут; самостоятельно \_\_\_\_\_ часов \_\_\_\_\_ минут,  
включая: маршрут \_\_\_\_\_ километров \_\_\_\_\_ часов \_\_\_\_\_ минут

Ночью \_\_\_\_\_ часов \_\_\_\_\_ минут, из них: маршрут  
\_\_\_\_\_ часов

\_\_\_\_\_ минут, самостоятельно \_\_\_\_\_ часов \_\_\_\_\_ минут

№ п /п	Элементы летной подготовки	Учебные полеты	Экзамен
	1. Подготовка к полету		
1.1	Предполетная подготовка, включая: планирование полета, документацию. метеоинформацию, NOTAM, расчет массы, центровки самолета и элементов взлета		
1.2	Проверка готовности воздушного судна к полету, осмотр и обслуживание самолета		
1.3	Аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений		
1.4	Выполнение руления		
1.5	Подготовка к взлету		
	2. Взлеты		
2.1	Взлет в нормальных условиях с различными положениями закрылок		
2.2	Взлет с боковым ветром		
2.3	Взлет с площадки ограниченных размеров		
2.4	Взлет с максимальной взлетной массой при высоких температурах наружного воздуха		
2.5	Отказ двигателя на разбеге		
2.6	Отказ двигателя после взлета		
	3. Маневрирование в полете и Процедуры		
3.1	Набор высоты		
3.2	Управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров		

3.3	Построение прямоугольного маршрута		
3.4	Виражи, включая развороты в посадочной конфигурации. Крутые виражи с $\pm 45^\circ$		
3.5	Полет только по приборам, включая выполнение разворота на $180^\circ$ в горизонтальной плоскости		
3.6	Порядок действий и маневры в особых и аварийных условиях, включая имитацию отказов бортового оборудования		
3.7	Основные маневры и выход из необычных угловых положений с помощью только основных пилотажных приборов		
3.8	Полеты на критически низких скоростях, распознавание начального и развивающегося сваливания и выход из него, предотвращение штопора		
3.9	Полеты на критически высоких воздушных скоростях, определение и выход из кругого снижения по спирали		
3.10	Расчет элементов, подготовка и выполнение маневра снижения и заход на посадку		
3.11	Выполнение ухода на второй круг		
	4. Посадки		
4.1	Посадка в нормальных условиях с различным положением закрылок		
4.2	Посадка с боковым ветром		
4.3	Посадка на площадку ограниченных размеров		
4.4	Посадка с имитацией отказа двигателя		
4.5	Послеполетный осмотр и обслуживание самолета		
	5. Полеты по маршруту		
5.1	Выбор режима полета		
5.2	Определение навигационных элементов полета		
5.3	Полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута		
5.4	Полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома		
5.5	Процедуры выхода и подхода. Установка высотомеров		
5.6	Соблюдение правил обслуживания воздушного движения		
	6. Процедуры обязательные на всех этапах летной проверки		
6.1	Применение карты контрольных проверок		
6.2	Распределение внимания на этапах полета		
6.3	Взаимодействие с членами экипажа		
6.4	Осмотрительность и радиоосмотрительность		
6.5	Ведение связи и фразеология радиообмена		
6.6	Распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок		

## Примечания:

1. Схема и содержание данной формы летной проверки не должно изменяться! Изменения будут результатом не сдачи профессиональной проверки.

2. На экзамене претендент повторяет один раз неудачно выполненное упражнение.

3. Для успешной сдачи экзамена претендент должен успешно сдать все 6 разделов. При провале любого пункта раздела, раздел считается не сданным. Провал более одного раздела требует пересдачу снова всего экзамена. Провал только одного раздела требует пересдачу снова только этого раздела. Провал любого раздела при повторной попытке, включая разделы, успешно сданные при предыдущей попытке, требует пересдачу снова всего экзамена.

4. Провал экзамена с двух попыток требует дополнительного летного обучения.

АП ПТ-01

Общий вывод:

\_\_\_\_\_

успешно закончил летную подготовку по Программе подготовки  
\_\_\_\_\_ с общей оценкой « \_\_\_\_\_ »

рекомендую к выполнению экзаменационных полетов

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_ год

Летный инструктор \_\_\_\_\_

подпись, фамилия

Летный экзамен сдан успешно	<input type="checkbox"/>	сдан частично	<input type="checkbox"/>	не сдан	<input type="checkbox"/>
-----------------------------	--------------------------	---------------	--------------------------	---------	--------------------------

Вывод по результатам проверки техники пилотирования и воздушной навигации:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_ год

Летный экзаменатор \_\_\_\_\_

подпись, фамилия, имя, отчество (при наличии)

Заключение председателя экзаменационной комиссии/руководителя АГА при ПРТ:

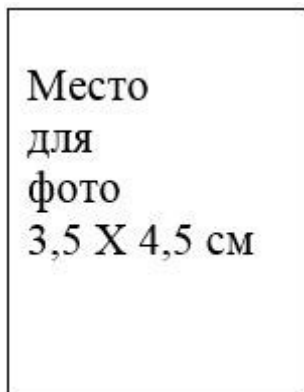
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_ год

\_\_\_\_\_

должность, подпись, фамилия, имя, отчество (при наличии)



Представление на членов летного экипажа на выдачу свидетельства

\_\_\_\_\_

(наименование свидетельства)

\_\_\_\_\_

(фамилия, имя, отчество (при наличии) занимаемая должность):

Подразделение:

\_\_\_\_\_

Дата рождения:

\_\_\_\_\_

Общее образование:

\_\_\_\_\_

Специальное образование и последняя переподготовка:

\_\_\_\_\_

(наименование учебного заведения, курсов, месяц, год окончания)

Имеет медицинский сертификат соответствующего класса:

\_\_\_\_\_

Тип (ы) воздушного судна:

\_\_\_\_\_

Общий налет: \_\_\_\_\_ часов, из них ночью: \_\_\_\_\_ часов

Самостоятельный налет: \_\_\_\_\_ часов, из них ночью: \_\_\_\_\_ часов: \_\_\_\_\_

Самостоятельный налет по типам воздушного судна:

\_\_\_\_\_

Присвоенный минимум погоды:

---

Наличие авиационных происшествий:

---

(характер, тип воздушного судна, дата)

ВЫВОД: по своим морально-деловым качествам достоин

---

Экзаменатор

---

(должность, подпись, фамилия, имя, отчество (при наличии))

«\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ год

Заявитель \_\_\_\_\_

(подпись) (Фамилия, имя, отчество (при наличии) (Дата))

## Лист соответствия № Зачет воинского учета

Заявитель		20__ год		
№ п/п	Воинский опыт, квалификация	Квал. требования ИКАО, Приложение 1; АГА ПРТ	Соответствие	Дополнительные требования
I	Учебная программа Теоретические предметы: Учебные полеты в летном училище:			
1.1.				
1.2.	1. (конкретный тип воздушного судна и налет на нем) 2. Всего:			
II	Опыт, квалификация: в часах			
2.1.	В качестве:			
2.2.	В качестве инструктора:			
2.3.	Общий налет: Из них: Самостоятельно Контрольных В кач. Инструктора Количество полетов			

Экзаменатор \_\_\_\_\_ 20\_\_ год

Форма

Представление для другого авиационного персонала, кроме персонала по техническому обслуживанию воздушных судов в \_\_\_\_\_ (название уполномоченным органом) на выдачу свидетельства

\_\_\_\_\_ (наименование свидетельства)

\_\_\_\_\_ (фамилия, имя, отчество (при наличии))

Занимаемая должность: \_\_\_\_\_ П

Общее образование: \_\_\_\_\_

(учебное заведение, период обучения)

Специальное образование: \_\_\_\_\_

(авиационное учебное заведение, период обучения)

Курсы поддержания профессионального уровня (при восстановлении свидетельства) (наименование курсов, период обучения)

Тренажерная подготовка проведена в объеме \_\_\_\_\_ часов с общей оценкой

Инструктор: \_\_\_\_\_ « \_\_\_\_ »

\_\_\_\_\_ (Фамилия, имя, отчество (при его наличии), (подпись) (дата))

Признан годным к работе по медицинскому освидетельствованию авиационного персонала до: \_\_\_\_\_

Производственная характеристика

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Вывод: достоин получения свидетельства авиационного персонала Экзаменатор:

\_\_\_\_\_ (должность, подпись, фамилия, имя, отчество (при наличии))

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ год

Заявитель: \_\_\_\_\_

(подпись) (фамилия, имя, отчество (при наличии) (дата))



*АП РТ-01*

Решение экзаменатора

---

(принятое решение)

Экзаменатор:

---

(должность, подпись, фамилия, имя, отчество(при наличии) «\_\_\_\_\_»

\_\_\_\_\_ (дата)

Заявитель:

---

(подпись) (Фамилия, имя, отчество (при наличии) (Дата)

**Заявление для свидетельства персонала по техническому обслуживанию воздушных судов**

Заявление для свидетельства по техническому обслуживанию воздушного судна и действий в отношении свидетельства (впервые/ внесения изменений/продление)

Данные заявителя:

Фамилия .....

Имя .....

Отчество (при его наличии) .....

ФИО латинскими печатными буквами (в соответствии с документами удостоверяющими личность)

Адрес..... Гражданство ..... Дата и место рождения..... Индивидуальный идентификационный номер..... Тел:.....

E-mail:.....

Данные свидетельства AML/LAML (если применимо)

Свидетельство № ..... Дата выдачи .....

№ приложения к свидетельству.....

Детали о месте работы: Название организации..... Адрес.....Номер одобрительного сертификата организации по техническому обслуживанию воздушного судна Телефон..... Факс.....

Заявление с целью (отметьте соответствующий бокс):

	Первоначальная выдача	Внесение изменений/ дополнений			Продление свидетельства	
		A	B1	B2	B3	C
Рейтинг						
Самолет с газотурбинными двигателями						
Самолет с поршневыми двигателями						
Вертолет с газотурбинными двигателями						
Вертолет с поршневыми двигателями						
Авиационное и радиоэлектронное оборудование						
Негерметичные поршневые воздушного судна с максимальной массой менее 5700 кг						
Тяжелые воздушные судна						
Воздушные судна, чем тяжелые						

Запись типа воздушного судна / Запись рейтинга/ Снятие ограничений (если применимо): .....

Выдачи свидетельства впервые /внесения изменений или дополнений/ продление (подчеркнуть необходимое).

Подтверждаю, что информация внесенная в эту форму на момент подачи заявления корректна. Подтверждаю, что никогда не имел свидетельство (свидетельства), выданные иностранными государствами, отозванное или приостановленное. Я также понимаю, что любая некорректная информация может лишить меня возможности обладания свидетельством AML/LAML.

Подпись\_Фамилия, имя, отчество (при наличии) «\_\_\_» \_\_20\_\_год

Рекомендации (не обязательно к заполнению): настоящим подтверждается, что заявитель отвечает соответствующим требованиям Республики Таджикистан по знаниям и опыту технического обслуживания воздушных судов и рекомендуется, чтобы уполномоченный органом выдала свидетельство или сделала в нем записи.

Подпись ..... Имя ..... Должность ..... Дата .....

Только для записей персонала уполномоченный орган. Настоящим подтверждается, что заявитель отвечает действующим требованиям Республики Таджикистан по выдаче, продлению свидетельства персонала по техническому обслуживанию воздушных судов и внесению в него новых записей.

Подпись ..... Фамилия, имя, отчество (при его наличии) ..... «\_\_\_\_\_»

\_\_\_\_\_ 20\_\_ год

Индивидуальный журнал персонала по техническому обслуживанию воздушных судов

1. Date	2. Location	1. A/C or Comp. Type	4.A/C Reg. or Comp. S/n	5. Type of maintenance (rating)	6. Privilege used	7. Task type								
						F O T	S G H	R / I	M E L	T S	M O D	R E P	I N S P	
2/1 /13	XX workshop	FDR	123456	C13	component cert. staff							X		X
1/1 /13	Moscow VKO	B737 (CFM56)	EY-777	A1-line	B1			X						X

продолжение таблицы

8. Type of activity				9. ATA	10. Operation performed	11. Time Duration	12. Maintenance record ref.	13. Remarks
Training	Perform	Supervise	CRS					
		X		31	shop visit for repair	16	EASA Form 1 nr. XXXXXX	
	X		X	32	RH MLG WHEEL change	1	ATL page 12	

Идентификация / ID	Вариант / Option	Описание / Примечания / Description/ Remarks
1. Date	-	Дата, когда техническое обслуживание выполнялось
2. Location	-	Расположение, где техническое обслуживание выполнялось
3. A/C or comp. type	-	Тип воздушного судна или компонента
4. A/C Reg. or comp. s/n	-	Государственные и регистрационные знаки воздушного судна или серийный номер компонента
5. Type of maintenance (rating)	-	Определить рейтинг технического обслуживание. Различные варианты соответствуют различным рейтингам для организаций по техническому обслуживанию воздушного судна
6. Privilege used	-	Когда лицо владеет различными привилегиями, этот блок предназначен к определению использованных привилегий сертифицирующего и поддерживающего персонала от рейтинга, определенного в предыдущей колонке (например, сертифицирующий персонал категорий А или В1 или В2 или С, компонентов или двигателей или сертифицирующий персонал по неразрушающим методам контроля
7. Task type	Определить задачу, использующую следующие термины, как являющиеся более применимыми к выполняемой задаче. Может быть выбран более чем один термин (TSiR/I)	
	FOT	Функциональный /рабочий тест
	SGH	Сервисное обслуживание и наземное обеспечение

	RI	Снятие /установка
	MEL	Перечень минимального оборудования
	TS	Поиск отказа и неисправности
	MOD	Модификация
	REP	Ремонт
	INSP	Инспекция
8. Type of activity	Определить род деятельности, используя следующие термин, как как являющиеся наиболее применимыми к выполненным задачам	
	Training	Лицо, записывающее задачу в свой индивидуальный журнал при прохождении обучения
	Perform	Техническое обслуживание, внесенное в строку, было выполнено владельцем индивидуального журнала
	Supervise	Техническое обслуживание, внесенное в строку, выполнялось под надзором владельца индивидуального журнала
	CRS	Владельцем индивидуального журнала выдавался допуск к эксплуатации после технического обслуживания, внесенного в строку
9.ATA	-	Ввести ATAchapter, который лучше описывает наиболее важную выполненную задачу. Может быть выбран более чем один ATAchapters.
10.Operationperformed	-	Это поле используется для обеспечения детализированной ссылки на выполненную задачу.
11.Time (hrs)	-	Внести общее время (в часах), которую держатель индивидуального журнала затратил для выполнения деятельности, записанной в строке.
12.Maintenance record ref.	-	Введите точную ссылку из записей по техническому обслуживанию, где была зафиксирована деятельность, упомянутая в этом индивидуальном журнале
13.Remarks	-	Это поле предназначено для использования каких-либо дополнительных комментариев - тех, которые не удалось внести в другие поля.

**Примеры заполнения пунктов XII и XIII свидетельств авиац. перс**

1. Примеры заполнения пункта XII свидетельств пилотов и членов экипажей воздушных судов.

**XII. Ratings (Квалификационные отметки):****A. Category (Категория):**

- 1) Multi-engine (Многодвигательный);
- 2) Single-engine (Одновигательный);
- 3) Single main rotor, land helicopter MI-8 (MI-2);
- 4) (вертолет одновинтовой, сухопутный MI-8 (MI-2);
- 5) Autogiro (Роторного типа (автожир));
- 6) With balance control - motor deltaplane (С балансирным управлением - дельталет);
- 7) airship (дирижабль);
- 8) heat air ball (тепловой воздушный шар).

**B. Class (Класс):**

- 1) Land aircraft (Сухопутный);
- 2) Hydroplane (Гидроплан);
- 3) Amphibian (Амфибия);
- 4) with tail rack carriage (С хвостовой стойкой шасси).

C. Type of aircraft (Тип воздушного судна): Il-96, Tu-154, A-320, B- 737, B-757.

**D. Duties exercised (функции):**

- 1) pilot-instructor (пилот-инструктор);
- 2) Pilot-in-command (Командир воздушного судна);
- 3) Co-pilot (Второй пилот);
- 4) Flight navigator (Штурман);
- 5) Flight engineer (Бортинженер(бортмеханик)); Пример 1:
  - 1) SEP (A) land – одновигательный поршневой самолет сухопутный;
  - 2) SEP (MHG) land – одновигательный поршневой мотодельтаплан сухопутный;
  - 3) SEP (AG) land – одновигательный поршневой автожир сухопутный;
  - 4) SET (A) land – одновигательный газотурбинный самолет сухопутный;
  - 5) MEP (A) land - многодвигательный поршневой самолет сухопутный;

**XIII. Special Remarks (Особые отметки):**

1) Примеры записей по инструкторскому допуску:

- FI (A) – летный инструктор на самолете;
- FI (H) - летный инструктор на вертолете;
- FI (AS) - летный инструктор на дирижабле;
- FI (S) - летный инструктор на планере;
- FI (B) - летный инструктор на свободном аэростате;
- FI(MHG) - летный инструктор на мотодельтаплане;
- FI (AG) - летный инструктор на автожире;
- TRI(A) - инструктор по типу самолета;
- TRI(H) - инструктор по типу вертолета;
- FNI - штурман-инструктор;
- FEI – бортинженер (бортмеханик)-инструктор;
- TRE (A) – экзаменатор по типу самолета;
- TRE (H) – экзаменатор по типу вертолета;

2) Approved to conduct radiotelephony in English. Certificate № (Допущен к ведению радиотелефонной связи на английском языке. Сертификат №);

2. Примеры заполнения пунктов XII и XIII свидетельства диспетчера органа обслуживания воздушного движения.

### XII. Ratings (Квалификационные отметки):

В свидетельстве диспетчера ОВД предусмотрены следующие категории квалификационных отметок:

- 1) Aerodrome control rating;
- 2) Approach control procedural rating;
- 3) Approach control surveillance rating;
- 4) Area control procedural rating;
- 5) Area control surveillance rating.

### XIII. SPECIAL REMARKS (ОСОБЫЕ ОТМЕТКИ):

- 1) Approved to work as instructor (допущен к инструкторской работе);
- 2) Approved radiotelephony communication in English till (дата). Level (номер уровня по шкале) ICAO. Certificate N (номер сертификата) dated (дата выдачи сертификата);
- 3) Approved to work as examiner (допущен к экзаменаторской работе).

3. MAINTENANCE STAFF (персонал, выполняющий техническое обслуживание воздушных судов):

### XII. Ratings (Квалификационные отметки):

A. Category (Категория):

## АП РТ-01

- 1) Certifying Staff Category B1 (сертифицирующий / поддерживающий персонал категории B1);
- 2) Certifying Staff Category B2 (сертифицирующий / поддерживающий персонал категории B2);
- 3) Certifying Staff Category C (сертифицирующий персонал категории C);
- 4) Certifying Staff Category B3 (сертифицирующий / поддерживающий персонал категории B3).

### B. Type of aircraft (Тип воздушного судна):

- 1) Boeing B737-700/800/900 with CFM56
- 2) Boeing B747-400/400ERF with GE CF6, RR RB211 and PW4000
- 3) Boeing B757-200/300 with RR RB211
- 4) Boeing B767-200/300/400 with GECF6

Примечание 1. Типы воздушных судов и двигателей вносятся в свидетельство на основании данных из сертификата типа воздушного судна / двигателя и принятых международных сокращений.

### C. Privileges (привилегии):

1. Airframe and power plant certifying/support maintenance staff Category B1 (Сертифицирующий / поддерживающий персонал по техническому обслуживанию летательных аппаратов, двигателей и их электрооборудования воздушного судна) – категория B1)

2. Aircraft /Helicopter avionic certifying/support maintenance staff (Сертифицирующий / поддерживающий персонал по техническому обслуживанию авиационного и радиоэлектронного и электрооборудования самолета/вертолета) - категория B2;

3. Certifying staff category C (Сертифицирующий персонал по периодическому (базовому) техническому обслуживанию воздушных судов) - категория C;

4. Certifying Staff category B3 (Сертифицирующий/ поддерживающий персонал по техническому обслуживанию воздушных судов с максимальной взлетной массой (МТОМ) равной и менее 2250 кг) – категория B3

## XII. Ratings (Квалификационные отметки):

### A. Category (Категория):

2) Certifying Staff Category «B3» (сертифицирующий/поддерживающий персонал категории «B3»).

### B. Type of aircraft (Тип воздушного судна) (для категорий «B3»):

- 1) Самолет с взлетным весом не более 5700 кг с указанием типа двигателя;
- 2) Вертолет с газотурбинным двигателем;
- 3) Вертолет с поршневым двигателем;
- 4) Самолет Ан-2.

Например: B3(A), B3(An-2), B3(MHG), B3(AG), B3(B), B3(S), B3(AS).





## Требования по рейтингам воздушных судов

Группа воздушных судов	Свидетельство категорий «В1»/«В3»	Свидетельство категории «В2»	Свидетельство категории «С»
<p>Группа 1</p> <p>--- Многодвигательные воздушные суда</p> <p>--- Многодвигательные вертолеты</p> <p>--- Самолеты, сертифицированные выше эшелона FL290</p> <p>--- воздушные суда, оборудованные электродистанционной системой управления</p> <p>--- Другие воздушных судна, которые определены уполномоченным органом</p>	<p>(Для «В1»)</p> <p>Индивидуальный рейтинг типа воздушного судна</p> <p>Обучение на тип воздушного судна:</p> <p>--- Теоретический элемент + экзамен</p> <p>--- Практический элемент + Оценка практического элемента</p> <p>Плюс</p> <p>Практическая стажировка (для первого воздушного судна в подкатегории свидетельства)</p>	<p>(Для «В2»)</p> <p>Индивидуальный рейтинг типа воздушного судна</p> <p>Обучение на тип воздушного судна:</p> <p>--- Теоретический элемент + экзамен</p> <p>--- Практический элемент + Оценка практического элемента</p> <p>Плюс</p> <p>Практическая стажировка (для первого воздушного судна в подкатегории свидетельства)</p>	<p>Индивидуальный рейтинг типа воздушного судна</p> <p>Обучение на тип воздушного судна:</p> <p>--- Теоретический элемент + экзамен.</p>
<p>Группа 2</p> <p>Подгруппы:</p> <p>2а: Самолеты с одним газотурбинным двигателем См. (*)</p> <p>2б: Вертолеты с одним газотурбинным двигателем См. (*)</p> <p>2с: Вертолеты с одним поршневым двигателем (*) Исключая те, которые классифицированы в группе 1.</p>	<p>(Для «В1.1», «В1.3», «В1.4»)</p> <p>Индивидуальный рейтинг типа воздушного судна</p> <p>(Обучение на тип воздушного судна + практическая стажировка (ОЛТ))</p> <p>Полный рейтинг подгруппы (обучение на тип воздушного судна + практическая стажировка (ОЛТ) и практический опыт по крайней мере на 3-х представленных в этой подгруппе воздушных судов.</p>	<p>(Для «В2»)</p> <p>Индивидуальный рейтинг типа воздушного судна</p> <p>Обучение на тип воздушного судна + практическая стажировка (ОЛТ).</p> <p>Полный рейтинг подгруппы (обучение на тип воздушного судна + практическая стажировка (ОЛТ) и подтверждение практического опыта по крайней мере на 3-х представленных в этой подгруппе воздушных судов.</p>	<p>Индивидуальный рейтинг типа воздушного судна</p> <p>Обучение на тип воздушного судна:</p> <p>--- Теоретический элемент + экзамен.</p> <p>Полный рейтинг подгруппы</p> <p>Обучение на тип воздушного судна как минимум по 3-м типам воздушных судов, представленным в этой подгруппе.</p> <p>--- Теоретический элемент + экзамен.</p>
<p>Группа 3.</p> <p>Поршневые самолеты (исключая те, которые классифицированы в группе 1)</p>	<p>(для В1.2) Индивидуальный рейтинг типа воздушного судна</p> <p>(Обучение на тип воздушного судна + практическая стажировка (ОЛТ))</p> <p>Полный рейтинг 3-й группы</p> <p>(Обучение на тип воздушного судна + практическая стажировка</p>	<p>Индивидуальный рейтинг типа воздушного судна</p> <p>Обучение на тип воздушного судна + практическая стажировка (ОЛТ)</p> <p>Полный рейтинг 3-й группы</p> <p>(Обучение на тип воздушного судна + практическая стажировка (ОЛТ) и подтверждение практического опы-</p>	<p>Индивидуальный рейтинг типа воздушного судна</p> <p>Обучение на тип воздушного судна:</p> <p>--- Теоретический элемент + экзамен.</p> <p>Полный рейтинг 3-й группы</p>

	ка (ОТ) и подтверждении практического опыта. Ограничения: - Герметичные самолеты - Металлические самолеты - Композитные самолеты - Деревянные самолеты - Металлические трубчатые и тканевые самолеты	та.	Обучение на тип воздушного судна + базирующийся на подтверждении практического опыта.
Негерметичным поршневые самолеты легкой авиации с максимальной взлетной массой менее 5700 кг	(для «В3») (экзамен на тип воздушного судна + практический опыт)	Этот рейтинг не может быть внесен в свидетельство категории В2. Эти самолеты уже покрываются внесением рейтингов воздушных судов Группы 3 (см. ячейку выше).	Этот рейтинг не может быть внесен в свидетельство категории С. Эти самолеты уже покрываются внесением рейтингов воздушных судов Группы 3 (см. ячейку выше).

### Примечание:

### Права (Privileges) специалистов по техническому обслуживанию ВС

1) Свидетельство специалиста по техническому обслуживанию ВС категории А позволяет обладателю выдавать сертификат о допуске к эксплуатации после незначительного планового линейного ТО (Minor Schedule Tasks) и устранения простых дефектов на ВС (Simple Defects Rectification) в пределах задач полностью или частично внесенных в его индивидуальный разрешительный сертификат (ССА), выданный компанией, перечень которых установлен «Типовой программой». Это сертификационное полномочие должно распространяться только на работу, которую обладатель свидетельства персонально выполнил в организации по ТО и РАТ, выпустившей индивидуальный разрешительный сертификат компании (ССА)

2) Свидетельство специалиста по техническому обслуживанию ВС категории В1 разрешает его обладателю выпускать сертификат допуска к эксплуатации ВС и работать как поддерживающий персонал в категории В1 в следующих видах деятельности:

- техническое обслуживание ВС, выполненное на элементах конструкции ВС, силовой установке, механических и электрических системах; и

- системах авиационного и радиоэлектронного оборудования ВС, требующих только простых проверок для доказательства их работоспособности и не требующих проведения поиска и устранения неисправностей.

Примечание. Свидетельство специалиста по техническому обслуживанию ВС категории В1 включает в себя соответствующую подкатеорию А.

3) Свидетельство специалиста по техническому обслуживанию ВС категории В2 разрешает его обладателю выпускать сертификат допуска к эксплуатации ВС и работать как поддерживающий персонал в категории В2 в следующих видах деятельности:

Свидетельство специалиста по техническому обслуживанию ВС категории В2 не включает в себя никакие подкатеории А.

4) Свидетельство специалиста по техническому обслуживанию ВС категории ВЗ разрешает его обладателю выпускать сертификат допуска ВС к эксплуатации и работать как поддерживающий персонал после технического обслуживания, выполненного на элементах конструкции самолета, силовой установке, механических и электрических системах, работ по авиационному и радиоэлектронному оборудованию, требующих только простых проверок для доказательства их работоспособности и не требующих поиска и устранения неисправностей.

5) Свидетельство специалиста по техническому обслуживанию ВС (AML) категории С позволяет ее обладателю выпускать сертификат допуска ВС к эксплуатации после базового (периодического) технического обслуживания ВС. Привилегии применяются к воздушному судну в полном объеме, т.е. работы сертифицируются один раз.

**Инспекторское предписание**

Сообщение о выявленном несоответствии <i>FINDING CLEARANCE REPORT</i>		
Ссылка на нормативный документ /Regulatory Reference : Инспекторское предписание является обязательным для исполнения физическими или юридическими лицами, осуществляющими деятельность в области гражданской и (или) экспериментальной авиации. Невыполнение инспекторского предписания является основанием для приостановления действия или отзыва сертификата (свидетельства) на осуществление деятельности в области гражданской и (или) экспериментальной авиации и влечет ответственность, установленную законами Республики Таджикистан. Инспекторские предписания, выдаваемые авиационными инспекторами, могут быть обжалованы вышестоящему должностному лицу или в суде.		
несоответствие / FINDING:		
Аудиторы: Auditors Подпись / Фамилия, имя, отчество (при наличии)	Ответственный Руководитель: Подпись / Фамилия, имя, отчество (при наличии)	Планируемая дата устранения:
Дата проверки: Audit date	Основание проверки: Audit Reference	Категория несоответствия.:
Сообщение организации/эксплуатанта об устранении несоответствия (корректирующие меры) Organisation's/ Operator's statement on clearance (Corrective actions)		
Дата: Date	Занимаемая должность: Position	Подпись: Signature
Заключение инспектора АГА при ПРТ по предотвращению несоответствия:		
Дата: Date	Фамилия: Name	Подпись: Signature
Несоответствие устранено:		
Дата: Date	Руководитель Департамента: Фамилия, имя, отчество (при его наличии).	Подпись: Signature

**Категории несоответствий:**

**I критическое:** систематическое нарушение требований нормативных актов или характер отклонений, которые негативно влияют на безопасность полетов / авиационную безопасность и противоречит установленным процедурам или требованиям Нормативно – правовых актов.

**II менее критическое:** некоторые отклонения, которые также противоречат нормативным актам, процедурам или требованиям договора, но не имеют систематического и критического характера.

## **ТИПОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ О ВЫСШЕЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ КОМИССИИ**

### **1. Общие положения.**

1.1 Высшая Квалификационная Комиссия гражданской авиации Республики Таджикистан (далее ВКК ГА РТ) - комиссия, которую руководитель АГА при ПРТ назначает для осуществления функций по оценке знаний и умений авиационного персонала в соответствии с настоящими Правилами. Назначение такой комиссии не препятствует назначению экзаменаторов, не входящих в состав этой комиссии.

1.2 Председателем ВКК ГА РТ является руководитель органа гражданской авиации Республики Таджикистан.

1.3 Должностные лица АГА при ПРТ, деятельность которых непосредственно связаны с применением настоящих Правил, являются постоянными членами ВКК ГА РТ.

1.4 Все решения ВКК ГА РТ утверждаются председателем ВКК ГА РТ, а в его отсутствие его заместителями.

1.5 При необходимости с целью обеспечения деятельности ВКК ГА РТ Председатель ВКК ГА РТ в установленном порядке может включить в ее состав представителей эксплуатанта, учебных заведений или организаций по подготовке авиационного персонала и других организаций гражданской авиации.

### **2. Дополнительные функции ВКК ГА РТ**

2.1 Дополнительные функции ВКК ГА РТ включают следующее:

- присвоение классов квалификации;
- опубликование справочной информации, касающейся выдачи свидетельств;
- принятие решений по апелляциям кандидатов или эксплуатантов по применению настоящих Правил;
- утверждение перечней рекомендуемого учебного материала для подготовки авиационного персонала;
- разработка проектов нормативных правовых актов в области гражданской авиации Республики Таджикистан;
- ведение "Государственного реестра выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Республики Таджикистан";
- контроль за размещением и обеспечением заказов на изготовление бланков свидетельств, журналов, реестров и других необходимых документов.

### **3. Организация работы ВКК ГА Республики Таджикистан.**

3.1 ВКК ГА РТ осуществляет свои функции в соответствии с настоящими Правилами.

3.2 Решения ВКК ГА РТ рассылаются заинтересованным сторонам.

3.3 Заседания ВКК ГА РТ проводятся с целью утверждения отчета о

деятельности ВКК ГА РТ, разработки плана работы ВКК ГА РТ и решения других вопросов, связанных с текущими функциями ВКК ГА Республики Таджикистан.

#### **4. Права Председателя ВКК ГА КР.**

4.1 Председатель ВКК ГА РТ имеет право:

- вносить в состав ВКК ГА РТ изменения и дополнения;
- передавать свои полномочия, заместителям за исключением самого права передачи полномочий;
- присутствовать и/или принимать участие в проведении проверок знаний и умений с целью контроля за соблюдением установленных требований и объективностью оценки профессионального уровня кандидата;
- отзывать выданные ВКК ГА РТ полномочия;
- аннулировать результаты экзаменов и/или квалификационных проверок, проведенных с нарушением установленных требований;
- назначать сроки и определять порядок проведения повторных квалификационных проверок и экзаменов для кандидатов, не выполнивших установленные нормативами требования;
- досрочно присваивать более высокий класс квалификации авиационному персоналу за высокое мастерство, проявленное при выполнении своих служебных функций;
- пользоваться всеми правами и полномочиями любого из членов ВКК ГА Республики Таджикистан.

#### **5. Обязанности Председателя ВКК ГА Республики Таджикистан.**

5.1 На Председателя ВКК ГА РТ возлагаются следующие обязанности:

- организация деятельности ВКК ГА РТ с целью эффективного осуществления функций, предусмотренных настоящими Правилами;
- осуществление надлежащего контроля и надзора за соблюдением требований настоящих Правил;
- осуществление постоянного контроля за уровнем квалификации членов ВКК ГА РТ;
- осуществление деятельности, направленной на совершенствование форм и методов проверки знаний и умений авиационного персонала.

#### **6. Ответственность Председателя ВКК ГА РТ.**

6.1 Председатель ВКК ГА РТ несет ответственность за:

- обеспечение эффективного функционирования ВКК ГА РТ;
- объективность утверждаемых и принимаемых решений, касающихся деятельности ВКК ГА РТ;
- организацию постоянного контроля и надзора за объективным и качественным исполнением членами ВКК ГА РТ своих функциональных обязанностей;
- обеспечение достаточной квалификации и профессиональной подготовленности членов ВКК ГА РТ для исполнения функций, предусмотренных настоящими Правилами;

*АП РТ-01*

- обеспечение контроля за выполнением требований, касающихся делопроизводства в ВКК ГА РТ;
- организацию контроля и хранения бланков свидетельств, журналов и другой документации, касающейся деятельности ВКК ГА РТ.

## **ТИПОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРИСВОЕНИЮ КЛАССОВ КВАЛИФИКАЦИИ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ**

- 1. Общие положения**
- 1.1 Устанавливаются 3 класса квалификации авиационного персонала - первый, второй, третий. Высшим - является первый.
- 1.2 Третий класс квалификации присваивается авиационному персоналу при первоначальной выдаче свидетельства.
- 1.3 Требования к кандидату при присвоении класса квалификации включают следующие данные:
  - действительность свидетельства;
  - знания;
  - опыт;
  - умения.
- 1.4 Присвоение классов квалификации проводится на основании решений Высшее квалификационной комиссии гражданской авиации Республики Таджикистан (ВКК ГА РТ).
- 1.5 Присвоение класса квалификации включает следующие процедуры:
  - утверждение необходимых документов на кандидата;
  - проверка знаний;
  - прохождение квалификационной проверки.
- 1.6 В соответствии с присваиваемым классом квалификации устанавливаются нормативы оценок.
  - Классы квалификации присваиваются диспетчерам УВД.
- 1.7 Организациям гражданской авиации разрешается назначать классы квалификации авиационному персоналу и соответствующую плату за них, в соответствии с решением трудовых коллективов.
- 1.8 Обладатели свидетельств, имеющие административные взыскания, связанные с выполнением полетов, к повышению в классе квалификации допускаются не ранее чем через год с момента наложения таких взысканий.
- 1.9 Датой присвоения более высокого (низкого) класса квалификации считается дата утверждения протокола ВКК ГА РТ. Дата и номер протокола заседания квалификационной комиссии с решением о повышении (понижении) в классе
- 1.10 Класс квалификации кандидата, выданный военными или другими организациями, может быть признан ВКК ГА РТ, при условии, что уровень квалификации кандидата соответствует требованиям настоящих Правил.
- 1.11 Проверка знаний кандидатов проводится по контрольным вопросам, утвержденным Председателем ВКК ГА РТ.
- 1.12 Для повышения в классе квалификации на кандидата оформляется представление по установленной форме.
- 1.13 Материалы на повышение в классе квалификации действительны в течение 6 месяцев с момента подачи.
- 1.14 При присвоении и подтверждении класса квалификации

- разрешается сдача не более трех экзаменов в день.
- 1.15 Экзамены сдаются членам ВКК ГА РТ или назначенным экзаменаторам по разрешению Председателя ВКК ГА РТ.
  - 1.16 Время, отведенное для сдачи экзаменов, определяется из условия не более 20 минут на один экзамен.
  - 1.17 Кандидаты на повышение в классе квалификации, получившие при проверке знаний или умений оценки ниже требуемых, в классе квалификации не повышаются. Они обязаны в месячный срок подтвердить в ВКК ГА РТ знания по тем дисциплинам, которые соответствуют требованиям присвоенного класса квалификации.
  - 1.18 Кандидаты на повышение в классе квалификации, показавшие при проверке знаний или умений несоответствие требованиям настоящих Правил, могут быть допущены к повторной проверке для повышения в классе квалификации не ранее чем через три месяца.
  - 1.19 Проверка знаний проводится с применением компьютерной техники, по билетам письменно или устно. При получении кандидатом на устном экзамене оценок знаний, ниже установленных настоящими Правилами, ему может быть предоставлена возможность, изложить ответы на поставленные вопросы письменно.
  - 1.20 При отказе в повышении в классе квалификации письменные ответы кандидата или распечатка результатов проверки знаний, с применением компьютерной техники, прилагаются к протоколу заседания квалификационной комиссии.
  - 1.21 При отказе от письменного экзамена, к протоколу прилагается заявление кандидата об отказе.
  - 1.22 Проверка умений диспетчеров УВД проводится на тренажере или, когда это практически невозможно, на рабочих местах назначенным экзаменатором, имеющим требуемую для этого квалификационную отметку. Проверка умений на тренажере может проводиться инструктором тренажера.
  - 1.23 Проверка умений кандидатов, представляемых на повышение (подтверждение) класса квалификации, проводится по утвержденной программе.
    - 1.23.1. Результаты проверки умений кандидатов при повышении в классе квалификации действительны в течение 6 месяцев.
    - 1.23.2. Оценка умений производится по пятибалльной системе, и сопровождается записью "присвоенному классу квалификации соответствует (не соответствует)" или "достоин (не достоин) повышения в классе квалификации" соответственно.
  - 1.24 Проверка умений кандидатов при повышении в классе квалификации проводится экзаменаторами, имеющими класс квалификации выше, чем у проверяемого, а при подтверждении класса квалификации не ниже проверяемого.
  - 1.25 Нумерация протоколов заседаний ВКК ГА РТ возобновляется в

начале нового календарного года.

- 1.26 При выдаче свидетельства в соответствии с настоящими Правилами класс квалификации кандидата, выданный военным или другим ведомством или организацией, может быть признан в соответствии с требованиями настоящих Правил.
- 1.27 Кандидат, направленный в ВКК ГА РТ для подтверждения (понижения) в классе квалификации, в течение месяца со дня принятия соответствующего решения проходит проверку знаний и умений в объеме, требуемом для подтверждения присвоенного класса квалификации.
- 1.28 Если кандидат в месячный срок не прошел проверку по неуважительным причинам, он отстраняется от выполнения обязанностей до прохождения проверки, а после трех месяцев в ВКК ГА РТ решается вопрос о дальнейшем его использовании.
- 1.29 При понижении класса квалификации свидетельство не подлежит замене.
- 1.30 Кандидат, которому понижен класс квалификации, допускается к повышению в классе квалификации не ранее, чем через год работы по специальности.
- 1.31 Диспетчеры УВД и метеорологический персонал, допустивший по личной вине авиационное происшествие, допускается к повышению в классе квалификации после одного года работы по специальности.
- 1.32 Результаты проверки знаний и умений кандидата оформляются в соответствующем листе проверки или другом документе установленной формы.

## **2. Требования к кандидатам**

### **2.1 Классы квалификации диспетчера УВД**

#### **2.2.1 Второй класс квалификации.**

2.2.1.1 Второй класс квалификации присваивается кандидату, имеющему непрерывный опыт работы в качестве диспетчера УВД не менее 3-х лет, из которых не менее 2 лет в качестве диспетчера УВД с квалификационной отметкой о праве на осуществление УВД с использованием средств наблюдения или имеющему знание английского языка соответствующий 4 уровню по шкале ИКАО.

#### **2.2.2 Первый класс квалификации**

2.2.2.1 Первый класс квалификации присваивается кандидату, имеющему:

- непрерывный опыт работы в качестве диспетчера УВД 2 класса квалификации не менее 3-х лет;
- знание английского языка соответствующий 4 уровню по шкале ИКАО или имеющим опыт работы в качестве диспетчера-экзаменатора не менее 2 лет.