

Утверждено приказом Начальника
Агентства «Туркменховаеллары»
Министерства промышленности и
коммуникаций Туркменистана
от «15» 11 2018 г. №_389/іş_____

Руководство по выдаче свидетельств авиационному персоналу

Часть 1

Выдача свидетельств и классификация членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Туркменистана

Ашхабад 2018

Оглавление

Лист регистрации изменений и дополнений	1
Оглавление	3
Глава 1 Определения и общие правила, касающиеся свидетельств	1-1
1.1. Определения	1-1
1.2. Общие положения.....	1-8
1.3. Выдаваемые свидетельства.....	1-9
1.4. Допуск к работе в качестве члена летного или кабинного экипажа.	1-10
1.5. Порядок придания силы свидетельству.	1-11
1.6. Права обладателя свидетельств.....	1-13
1.7. Годность по состоянию здоровья.....	1-14
1.8. Действительность свидетельств.....	1-16
1.9. Ограниченная годность по состоянию здоровья.	1-18
1.10. Употребление психоактивных веществ.	1-19
1.11. Подготовка по утвержденной программе и утвержденная учебная организация.....	1-20
1.12. Знание языков.	1-21
Глава 2 Свидетельства и квалификационные отметки пилотов.....	2-1
2.1. Общие правила, касающиеся свидетельств и квалификационных отметок пилотов.	2-1
2.2. Пилот-курсант (пилот-студент).....	2-6
2.3. Свидетельство пилота-любителя.	2-7
2.4. Свидетельство пилота коммерческой авиации.....	2-15
2.5. Свидетельство пилота многочленного экипажа применительно к самолету..	2-25
2.6. Свидетельство линейного пилота авиакомпании.....	2-28
2.7. Квалификационная отметка о праве на полеты по приборам.	2-34
2.8. Квалификационная отметка пилота-инструктора самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы.	2-38
2.9. Свидетельство пилота-планериста.....	2-41
2.10. Свидетельство пилота свободного аэростата.	2-44
Глава 3 Свидетельства членов летного экипажа, кроме свидетельств пилотов.....	3-1

3.1. Общие правила, касающиеся выдачи свидетельств штурмана, бортинженера, бортмеханика, бортрадиста.	3-1
3.2. Свидетельство штурмана	3-2
3.3. Свидетельство бортинженера (бортмеханика).	3-5
3.4. Свидетельство бортрадиста	3-8
Глава 4 Свидетельства членов кабинного экипажа.	4-1
4.1. Общие правила, касающиеся выдачи свидетельств бортоператора, бортпроводника.	4-1
4.2. Свидетельство бортоператора грузового воздушного судна.	4-2
4.3. Свидетельство бортпроводника.	4-3
Глава 5 Классификация членов экипажей.	5-1
5.1. Общие требования по классификации.	5-1
5.2. Правила оформления документов при повышении (понижении) в классе. ..	5-4
5.3. Классификация пилотов.	5-7
5.4. Классификация штурманов.	5-11
5.5. Классификация бортинженеров.	5-12
5.6. Классификация бортмехаников.	5-15
5.7. Классификация бортрадистов.	5-17
5.8. Классификация бортоператоров грузовых ВС.	5-19
5.9. Классификация бортпроводников.	5-21
5.10. Дополнительные положения:	5-23
Глава 6 Квалификационные отметки, вносимые в свидетельство.	6-1
6.1. Квалификационные отметки о классе самолётов.	6-1
6.2. Квалификационные отметки о типе воздушного судна.	6-1
6.3. Квалификационные отметки о классе сверхлегкого воздушного судна.	6-1
6.4. Квалификационные отметки о праве полетов по приборам.	6-1
6.5. Квалификационная отметка инструктора.	6-2
Приложение 1. Требования к владению языками, используемыми в радиотелефонной связи.	10
1. Общие положения.	10
2. Холистические критерии.	10
Дополнение А. Шкала ИКАО для оценки уровня владения языком 1.1. профессиональный, продвинутый и рабочий уровни	11
1.2. уровень ниже рабочего, начальный уровень и уровень ниже начального.	13

Глава 1 Определения и общие правила, касающиеся свидетельств

1.1. Определения

В тех случаях, когда в настоящем Руководстве употребляются приведенные ниже термины, они имеют следующие значения:

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

Аэростат. Воздушное судно легче воздуха, не приводимое в движение двигателем. В рамках данного Приложения это определение относится к свободным аэростатам.

Авиационный персонал. К авиационному персоналу относятся лица, имеющие специальную подготовку и осуществляющие деятельность по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию полетов воздушных судов.

Администрация гражданской авиации Туркменистана (в дальнейшем АГАТ) – уполномоченный государством орган, на который возложены функции государственного управления и контроля в области деятельности гражданской авиации.

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.

Вертолет. 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, вертолет.

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

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

Врачебно-летная экспертная комиссия (ВЛЭК). Назначенная руководителем АГАТ по представлению полномочного органа по выдаче свидетельств комиссия с целью выдачи медицинских заключений авиационному персоналу по результатам медицинского освидетельствования.

Врач-эксперт, член врачебно-летней экспертной комиссии. Врач, который имеет подготовку по одной из клинических специальностей (терапия, хирургия, неврология, офтальмология, оториноларингология) и авиационной медицине, и осуществляет медицинское освидетельствование кандидатов на получение, возобновление, продление срока действия квалификационных отметок,

квалификационных или особых отметок, для которых установлены требования по состоянию здоровья.

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

Примечание. Врачи-эксперты учитывают медицинские заключения, представленных во ВЛЭК специалистами в области медицины, не входящими в состав ВЛЭК.

Воздушное судно. Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной 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 летным экипажем минимального состава, а именно одним пилотом.

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

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

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

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

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

Время полета (налет) по приборам. Время, в течение которого пилот пилотирует воздушное судно 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.

Второй пилот. Имеющий свидетельство пилот, который выполняет любые функции пилота, кроме функций командира воздушного судна; исключение

составляет пилот, находящийся на борту воздушного судна исключительно с целью прохождения летной подготовки.

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

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

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

Зачет. Признание альтернативного средства или полученной ранее квалификации.

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

Категории воздушных судов. С учетом воздействия спутной турбулентности и максимальной взлетной массы воздушные суда подразделяются на:

- легкие, с максимальной взлетной массой 7 тонн и менее, но более 750 кг;
- средние, с максимальной взлетной массой менее 136 и более 7 тонн;
- тяжелые, с максимальной взлетной массой 136 тонн и более.

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

Квалификационный блок. Дискретная функция, состоящая из ряда квалификационных элементов.

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

Командир воздушного судна. Может быть лицо, имеющее действующий сертификат (свидетельство) пилота (летчик), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном данного типа и руководства экипажем. Командиром воздушного судна признается пилот (летчик), осуществляющий самостоятельное управление воздушным судном, где экипаж состоит из одного пилота (летчика), а также курсант (студент) летного учебного заведения, выполняющий самостоятельное управление воздушным судном в соответствии с программой летной подготовки.

Командир воздушного судна под наблюдением (квс-стажер). Второй пилот, выполняющий под наблюдением командира воздушного судна, допущенного к инструкторской работе, обязанности и функции командира воздушного судна в соответствии с утвержденной программой летной подготовки.

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

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. Простое, поддающееся оценке изложение требуемого результата квалификационного элемента и описание критериев, используемых для определения того, достигнут ли требуемый уровень эффективности.

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

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

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

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

Налет с инструктором. Полетное время, в течение которого какое-либо лицо проходит летную подготовку на борту воздушного судна с инструктором, имеющим действующее свидетельство и соответствующие квалификационные отметки.

Ночь. Период времени между концом вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек или иной такой период между заходом и восходом солнца. Гражданские сумерки заканчиваются вечером, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта, и начинаются утром, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта.

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

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

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

Особая отметка. Запись, сделанная в свидетельстве о предоставлении особых прав, об ограничении или подтверждении прав, при осуществлении его обладателем деятельности в соответствии с присвоенной ему квалификацией.

Ошибка. Действие или бездействие члена экипажа, которое приводит к отступлению от намерений или ожиданий организации, или летного экипажа.

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

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

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

Подготовка по утвержденной программе. Подготовка, осуществляемая под контролем назначенного лица и по программе, утвержденной полномочным органом по выдаче свидетельств.

Подписание свидетельства о техническом обслуживании. Удостоверение того, что работа по техническому обслуживанию выполнена удовлетворительно в соответствии с применимыми в этом случае стандартами летной годности, в подтверждение чего выдается свидетельство о техническом обслуживании, упоминаемое в Приложении 6.

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

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

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

Полномочный орган по выдаче свидетельств. Полномочный орган в структуре АГАТ, на который возложена ответственность за выдачу свидетельств авиационному персоналу.

Примечание. В положениях данного руководства считается, что АГАТ возлагает на полномочный орган по выдаче свидетельств ответственность за следующее:

оценку подготовленности кандидата к получению свидетельства или квалификационной отметки;

- выдачу, подтверждение и приостановление действия свидетельств и квалификационных отметок;
- назначение и наделение правами утвержденных лиц, проводящих подготовку и проверку членов экипажей воздушного судна (далее ВС);
- утверждение программ подготовки;
- утверждение использования комплексных пилотажных тренажеров и выдачу разрешений на использование этих тренажеров для прохождения программ подготовки, поддержания и проверки квалификации, что необходимо для выдачи свидетельства или получения квалификационной отметки;

– придание силы (легализация) свидетельствам, выданным другими государствами.

Приборное время. Время полета по приборам или время наземной тренировки по приборам на тренажерных устройствах имитации полета.

Придание силы свидетельству (сертификату). Действие, в результате которого полномочный орган по выдаче свидетельств вместо выдачи собственного свидетельства признает свидетельство (Сертификат), выданное другим государством (другим ведомством), в качестве равноценного его собственному свидетельству(сертификату).

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

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 (пилот-курсант) является единственным лицом на борту воздушного судна.

Связанное с риском употребление психоактивных веществ. Употребление авиационным персоналом одного или нескольких психоактивных веществ.

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

Стажер (летного или кабинного экипаж1). Имеющий свидетельство или удостоверение на право выполнения полетов специалист, который выполняет функции соответствующего члена экипажа под контролем назначенного для этих целей лица, с целью прохождения летной подготовки (практической работы).

Система наблюдения ОВД. Общий термин, под которым понимаются любая сопоставимая наземная система, позволяющие опознать воздушное судно.

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

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

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

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

- тренажер, имитирующий условия полета, который обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна, позволяющее имитировать реальные функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем управления, обычную для членов летного экипажа обстановку и летные характеристики данного типа воздушного судна;
- тренажер для отработки техники пилотирования, который обеспечивает реальное воспроизведение обстановки в кабине экипажа и имитирует показания приборов, простые функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, а также летно-технические характеристики воздушных судов определенного класса;
- тренажер для основной подготовки к полетам по приборам, который оборудован соответствующими приборами и который имитирует обстановку в кабине экипажа, аналогичную обстановке во время полета воздушного судна по приборам.

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

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

Утвержденная учебная организация. Организация, утвержденная государством и функционирующая под его контролем в соответствии с требованиями Приложения 1 для проведения подготовки по утвержденной программе.

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

Член летного экипажа. Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение полетной смены.

Член кабинного экипажа. Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, не связанные с управлением воздушным судном в течение полетной смены.

1.2. Общие положения.

1.2.1. Настоящее руководство по выдаче свидетельств и классификации членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Туркменистана разработан на основании статьи 39 воздушного кодекса Туркменистана и государственными авиационными правилами «правила выдачи свидетельств авиационному персоналу», и в соответствии со стандартами и рекомендациями приложения 1 «выдача свидетельств авиационному персоналу» к конвенции о международной гражданской авиации (ИКАО), и DOC 9379 "уководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств личному составу и управлению этой системой".

1.2.2. Руководством устанавливается:

- виды свидетельств и квалификационных отметок, выдаваемых членам экипажей воздушных судов;
- требования к кандидатам на получение свидетельств и квалификационных отметок членам экипажей воздушных судов;
- права обладателей свидетельств;
- порядок признания действительности свидетельств членов экипажей воздушных судов, выданных другим государством;
- требования к кандидатам на присвоение класса специалиста.

1.2.3. Данное руководство распространяется на членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Туркменистана, а также на членов экипажей воздушных судов других государств, если таковые являются кандидатами на получение или обладателями свидетельств, выданных в соответствии с настоящим руководством.

1.2.4. Требования настоящего руководства обязательны для исполнения всеми гражданами и юридическими лицами, осуществляющие деятельность в области гражданской авиации Туркменистана.

1.2.5. Применяемый в тексте настоящего Приложения термин "свидетельство" имеет то же значение, что и используемые в Конвенции выражения "удостоверение о квалификации и свидетельство", "свидетельство или удостоверение" и "свидетельство". Выражение "член летного экипажа" имеет здесь такое же значение, что и используемые в Конвенции выражения "член летного состава экипажа воздушного судна" и "летный состав", а выражение "авиационный персонал", кроме членов летного экипажа", включает используемое в Конвенции выражение "технический персонал".

1.3. Выдаваемые свидетельства.

1.3.1. В соответствии с положением настоящего руководства, полномочный орган по выдаче свидетельств выдает авиационному персоналу гражданской авиации, имеющему специальную подготовку, свидетельства следующих видов:

1) летный экипаж:

- свидетельство пилота-любителя (самолёт, дирижабль, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
- свидетельство пилота коммерческой авиации (самолёт, дирижабль, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
- свидетельство пилота многочленного экипажа (самолёт);
- свидетельство линейного пилота авиакомпании (самолёт, дирижабль, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
- свидетельство пилота-планериста;
- свидетельство пилота свободного аэростата;
- свидетельство штурмана;
- свидетельство бортинженера;
- свидетельство бортмеханика;
- свидетельство бортрадиста;

б) кабинный экипаж:

- свидетельство бортоператора;
- свидетельство бортпроводника;

Курсантам учебных заведений на период проведения летной подготовки (стажировки) полномочный орган по выдаче свидетельств выдает удостоверение о разрешении полётов пилота-курсанта.

1.4. Допуск к работе в качестве члена летного или кабинного экипажа.

1.4.1. К выполнению функций члена летного или кабинного экипажа воздушного судна не допускается лицо, не имеющее действительного свидетельства, отвечающего требованиям настоящего руководства и соответствующего обязанностям, которые это лицо должно выполнять.

К выполнению функций члена летного или кабинного экипажа воздушного судна не допускаются специалисты, достигшие возраста:

- пилоты - 65 лет;
- бортпроводники – 55 лет.

Если воздушное судно зарегистрировано в другом государстве, то в этом случае свидетельству придается сила государством регистрации данного воздушного судна.

1.5. Порядок придания силы свидетельству.

1.5.1. Данная глава предусматривает порядок придания силы (признания) свидетельству (лицензии) авиационного персонала, выданного другим Договаривающимся государством, обладатель которого будет выполнять определённые работы (функции) в соответствующих службах ГА Туркменистана.

1.5.2. В тех случаях, когда полномочный орган по выдаче свидетельств вместо выдачи своего собственного свидетельства придает силу свидетельству, выданному другим государством-членом ИКАО, он устанавливает его действительность соответствующим разрешением, которое указывается в удостоверении и носитя вместе со свидетельством, выданным другим государством, и удостоверяет, что это свидетельство действует наравне со свидетельством, выдаваемым полномочным органом по выдаче свидетельств АГАТ.

1.5.3. В тех случаях, когда полномочный орган по выдаче свидетельств при выдаче разрешения ограничивается предоставлением конкретных прав, в разрешении указываются конкретные права обладателя свидетельства, которое принимается в качестве равноценного. Срок действия разрешения не должен превышать срока действия самого свидетельства. Разрешение теряет силу, если свидетельство, на основании которого оно было выдано, было аннулировано или его действие было временно приостановлено.

1.5.2. Основанием для придания действительности свидетельству, выданному другим государством, является заключение полномочного органа по выдаче свидетельств по результатам:

- признания статуса и компетентности органа, выдавшего свидетельство;
- анализа документации, подтверждающей уровень подготовки специалиста;
- установления соответствия свидетельства и квалификационных отметок, выданных другим государством, стандартам ИКАО;
- признания медицинского заключения о годности к работе в гражданской авиации, выданного другим государством;
- проверки знаний комиссией при полномочном органе по выдаче свидетельств;
- проверка или признание проверки практической работы специалиста.

1.5.3. Содержание и форма удостоверения о придании силы свидетельству, выданному другим государством, устанавливается «Инструкцией о порядке оформления и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Туркменистана».

1.5.4. Продление срока действия квалификационных отметок осуществляется полномочным органом государства, выдавшем это свидетельство.

1.5.5. Лицу, имеющему гражданство Туркменистана и являющемуся обладателем свидетельства, выданного другим государством, выдается свидетельство специалиста ГА Туркменистана при условии, что это лицо соответствует требованиям настоящего руководства.

1.5.6. Свидетельство пилота, выданного в других государствах с целью его использования в качестве пилота-любителя, признается полномочным органом по выдаче свидетельств.

1.5.7. Полномочный орган по выдаче свидетельств Туркменистана не требует придания силы (признания) свидетельства (лицензии), выданных другим государством лицам выполняющим:

- доставку ВС из завода-изготовителя;
- демонстрационные полеты;
- проверочные, тренировочные полеты по обучению и контролю за правильной эксплуатацией ВС авиационным персоналом полномочного органа ГА пилотами-испытателями (инструкторами) заводов-изготовителей;
- проверочные, тренировочные полеты по обучению на тренажерном устройстве авиационного персонала Туркменистана;
- работы, на которые авиационный персонал полномочного органа ГА не допущен;
- спасательную и гуманитарную помощь при стихийных бедствиях.

1.6. Права обладателя свидетельств.

1.6.1. Полномочный орган по выдаче свидетельств не предоставляет обладателю свидетельства никаких других прав, кроме тех, которые предусмотрены данным свидетельством. Обладатель свидетельства пользуется правами, предусмотренными данным свидетельством, лишь в том случае, если он сохраняет свою квалификацию в соответствии с требованиями.

1.7. Годность по состоянию здоровья.

Примечание. Инструктивный материал изложен в руководстве «медицинская сертификация авиационных специалистов гражданской авиации Туркменистана».

1.7.1. Свидетельства выдаются лицам авиационного персонала, отвечающим по состоянию здоровья установленным требованиям и имеющим соответствующее «Медицинское заключение» (Сертификат). «Медицинское заключение» (Сертификат) является неотъемлемой частью свидетельства.

Авиационные специалисты, выполняющие полеты под контролем инструкторского состава, получают «Медицинское заключение» (Сертификат) по соответствующей специальности.

1.7.2. Продолжительность срока действия «медицинского заключения» (сертификат начинается со дня окончания проведения медицинского освидетельствования специалистами (врачами) ВЛЭК.

Срок действия «медицинского заключения» (сертификат1) устанавливается в соответствии с положениями п. 1.8.2.

Срок действия медицинского заключения может быть продлен по усмотрению председателя ВКК на срок до 45 дней.

1.7.3. Члены экипажей воздушных судов экипажа не пользуются своими правами, указанными в свидетельствах, если не имеют действующего «медицинского заключения» (сертификат1), соответствующего их свидетельствам.

1.7.4. По представлению полномочного органа по выдаче свидетельств приказом начальника АГАТ назначается руководитель врачебно-летной экспертной комиссии (председатель ВЛЭК), который несет ответственность за координацию результатов освидетельствования, оценку выводов в отношении годности по состоянию здоровья и выдачу соответствующего заключения.

1.7.5. Полномочный орган по выдаче свидетельств рассматривает представленные председателем ВЛЭК кандидатуры членов врачебно-летной экспертной комиссии (ВЛЭК), имеющих соответствующую квалификацию и разрешение на медицинскую практику, для медицинского освидетельствования состояния здоровья кандидатов с целью выдачи или возобновления свидетельств, или квалификационных отметок.

1.7.6. Члены ВЛЭК должны иметь подготовку в области авиационной медицины и на регулярной основе повышать свою квалификацию.

1.7.7. Члены ВЛЭК должны быть практически знакомы с условиями, в которых обладатели свидетельств и квалификационных отметок, выполняют свои обязанности.

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

1.7.8. Кандидаты на получение свидетельств или квалификационных отметок, для получения которых определяется годность по состоянию здоровья, подписывают и представляют члену врачебной комиссии заявление о том, проходили ли они ранее

такой осмотр, и, если да, сообщают дату, место и результаты последнего осмотра. Они информируют члена ВЛЭК о том, имели ли место ранее случаи отказа в выдаче, аннулирования или приостановления действия медицинского заключения, и, если да, о причинах такого отказа, аннулирования или приостановления действия.

1.7.9. О любом ложном заявлении, сделанном кандидатом на получение свидетельства или квалификационной отметки членам ВЛЭК, сообщается в полномочный орган по выдаче свидетельств для принятия соответствующих мер.

1.7.10. Закончив медицинское освидетельствование кандидата, член ВЛЭК представляет председателю ВЛЭК подписанное заключение, подробно излагая результаты освидетельствования и давая свои выводы в отношении годности по состоянию здоровья.

1.7.11. Полномочный орган по выдаче свидетельств может воспользоваться услугами независимых медицинских экспертов, когда необходимо оценить результаты заключений, представленных членами ВЛЭК. В качестве таких экспертов также могут выступать специалисты других государств.

1.7.12. От члена ВЛЭК требуется, чтобы он представлял достаточно информации для выдачи ВЛЭК медицинских заключений.

Примечание. Цель такой информации заключается в том, чтобы убедиться, что члены врачебной комиссии отвечают действующим стандартам добросовестной врачебной практики и оценки факторов риска с точки зрения авиационной медицины. Инструктивный материал по оценке факторов риска с точки зрения авиационной медицины содержится в руководстве «медицинская сертификация авиационных специалистов гражданской авиации Туркменистана».

1.7.13. Неуклонно соблюдается принцип конфиденциальности медицинской информации.

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

1.7.13.2. В целях этики, член врачебной комиссии определяет, в каком объеме относящаяся к делу медицинская информация представляется соответствующим должностным лицам полномочного органа по выдаче свидетельств.

1.8. Действительность свидетельств.

1.8.1. Обладатель свидетельства осуществляет права, предусмотренные данным свидетельством или соответствующими квалификационными отметками лишь в том случае, если он поддерживает свою квалификацию, отвечающую требованиям, установленным нормативными документами АГАТ.

Полномочный орган по выдаче свидетельств в соответствии с международными стандартами дает гарантию в том, что действительность свидетельства удовлетворяет другие государства-члены ИКАО.

1.8.2. Медицинское заключение (Сертификат) является действительным с даты окончания медицинского освидетельствования в течение периода, не превышающего:

- 24 мес. для свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);
- 12 мес. для свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);
- 12 мес. для свидетельства пилота многочленного экипажа (самолет);
- 12 мес. для свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);
- 60 мес. для свидетельства пилота-планериста;
- 60 мес. для пилота свободного аэростата;
- 12 мес. для свидетельства штурмана;
- 12 мес. для свидетельства бортиженера (бортмеханик);
- 24 мес. для свидетельства бортоператора;
- 24 мес. для свидетельства бортпроводника.

Примечание. Окончание срока действия медицинского заключения (Сертификат) определяется днем, предшествующим дате, указанной в медицинском заключении (сертификате).

1.8.2.1. Срок действия медицинского заключения (Сертификат) может быть сокращен по клиническим показаниям.

1.8.2.2. Когда обладателями свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет) и свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, вертолет), выполняющими коммерческие полеты по перевозке пассажиров на самолетах, управляемых одним пилотом, являются лица старше 40 лет, срок действия, указанный в п. 1.8.2., сокращается до 6 мес.

1.8.2.3. Когда обладателям свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет), свидетельства пилотов коммерческой авиации (самолет, вертолет), занятых выполнением коммерческих воздушных перевозок, исполняется 60 лет, то период действительности, указанный в п. 1.8.2., сокращается до 6 мес.

1.8.2.4. Когда обладателями свидетельства пилота-любителя (самолет, вертолет), являются лица старше 40 лет, срок действия, указанный в п. 1.8.2., сокращается до 12 мес.

Сокращение сроков действия медицинских заключений (сертификатов), основанных на возрасте кандидата, определяются на момент прохождения медицинского освидетельствования.

1.8.2.5. Условия, при которых медицинский осмотр может быть отсрочен. Предусмотренное медицинское освидетельствование обладателя свидетельства, который выполняет полеты в районе, удаленном от местонахождения средств проведения установленного медицинского осмотра, может быть отсрочено только как исключение и не будет превышать:

- одного периода продолжительностью 6 мес. Для члена летного экипажа воздушного судна, которое занято некоммерческими операциями;
- двух последовательных периодов продолжительностью по 3 мес. Каждый для члена летного экипажа воздушного судна, которое занято коммерческими операциями, при условии, что в каждом случае соответствующее лицо получает положительное Медицинское заключение после освидетельствования у назначенного члена врачебной комиссии для данного района или, при отсутствии такого назначенного члена врачебной комиссии, у врача, имеющего официальное разрешение заниматься врачебной практикой в данном районе. Заключение о медицинском осмотре высылается полномочному органу, выдавшему данное свидетельство.

Во всех случаях, возможность отсрочки медицинского осмотра и продления срока действия квалификационных отметок специалиста определяет полномочный орган по выдаче свидетельств.

1.8.3. Обладателям свидетельств летного экипажа период медицинского заключения (сертификат подтверждается авиационным врачом при проведении медицинского осмотра через 6 месяцев до очередного освидетельствования; об этом делается соответствующая отметка на оборотной стороне медицинского заключения (сертификат1).

1.8.4. Порядок продление срока квалификационных отметок определяется "Руководством по организации летной работы в гражданской авиации".

1.9. Ограниченная годность по состоянию здоровья.

1.9.1. Обладатели свидетельств перестают пользоваться правами, предусмотренными свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, когда они узнают об ухудшении состояния здоровья, что могло бы помешать им безопасно и надлежащим образом осуществлять эти права.

1.9.2. Обладатели свидетельств несут персональную ответственность за принятие решение продолжать пользоваться правами предусмотренными свидетельствами.

1.9.3. Эксплуатант осуществляет контроль за тем, что обладатели свидетельств не будут пользоваться правами, предусмотренными свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, в тот период, когда их годность по состоянию здоровья, независимо от причин, оказалась ограниченной настолько, что это препятствовало бы выдаче им или продлению медицинского заключения.

1.10. Употребление психоактивных веществ.

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

1.10.2. Обладателям свидетельств, предусмотренных в настоящем руководстве, запрещено заниматься употреблением психоактивных веществ, связанным с каким-либо риском.

Примечание 1. Все обладатели свидетельств, которые занимаются употреблением психоактивных веществ, должны быть выявлены и освобождены от выполнения важных для безопасности полетов функций. Возврат к выполнению важных для безопасности полетов функций может рассматриваться после прохождения успешного лечения или, если никакого лечения не требуется, после прекращения связанного с риском употребления психоактивных веществ и установления того, что продолжение исполнения данным лицом конкретной функции не будет представлять угрозу безопасности полетов.

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся приемлемых методов выявления (биохимический контроль при приеме на работу, наличие обоснованного подозрения, после авиационных происшествий/инцидентов, на периодической и выборочной основе) и прочих профилактических мер, содержится в руководстве по предотвращению связанного с риском употребления психоактивных веществ на рабочих местах в авиации (DOC 9654).

1.11. Подготовка по утвержденной программе и утвержденная учебная организация.

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

1.11.2. Утверждение государством учебной организации зависит от демонстрации кандидатом своего соответствия требованиям «Правил сертификации авиационных учебных заведений Туркменистана».

Примечание. Инструктивный материал, касающийся порядка утверждения организации, осуществляющей подготовку, содержится в Руководстве по утверждению авиационных учебных заведений Туркменистана.

1.11.3. Кандидаты на получение свидетельств проходят обучение в сертифицированных (одобренных) АГАТ образовательных учреждениях, на курсах подготовки по утвержденным АГАТ программам.

Примечание. Подготовка по утвержденной программе, главным образом, к подготовке для выдачи свидетельства или квалификационной отметки. Она не подразумевает подготовку по утвержденной программе, которая может требоваться летным экипажам для поддержания квалификации или получения эксплуатационного допуска после первоначальной выдачи свидетельства или квалификационной отметки, как, например, подготовку по утвержденной программе в соответствии ГАП Эксплуатация воздушных судов гражданской авиации Туркменистана..

1.11.4. Лица, прошедшие подготовку в образовательных учреждениях, не сертифицированных (одобренных) АГАТ, допускаются к получению свидетельств, если программа обучения данных образовательных учреждений соответствует минимальным требованиям стандартов ИКАО. В этих случаях для получения свидетельства эти лица проходят дополнительную подготовку по утвержденным АГАТ программам.

1.11.5. Уровень теоретической подготовки и практических навыков кандидата на получение свидетельства проверяется полномочным органом по выдаче свидетельств.

1.11.6. Выпускникам образовательных учреждений, являющихся гражданами иностранных государств, свидетельства специалиста ГА Туркменистана выдаются полномочным органом по выдаче свидетельств только после прохождения подготовки по утвержденным АГАТ программам.

1.12. Знание языков.

1.12.1 Пилоты самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, диспетчеры воздушного движения и операторы авиационных станций демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на рабочем уровне (уровень 4), указанном в требованиях к владению языками, приведенных в добавлении 1.

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

1.12.3 Штурманы, бортрадисты, которые должны вести радиотелефонную связь на борту воздушного судна, должны продемонстрировать способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на рабочем уровне (уровень 4), указанном в требованиях к владению языками, приведенных в добавлении 1.

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

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

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

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

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

1.12.6 Пилоты самолётов, дирижаблей, вертолётów и воздушных судов с системой увеличения подъёмной силы, штурманы, бортрадисты, которые должны вести радиотелефонную связь на борту воздушного судна, не продемонстрировали способность говорить на английском языке и понимать его на рабочем уровне (уровень 4) шкалы ИКАО, к выполнению Международных полётов не допускаются.

Примечание. Обладателям свидетельств и кандидатам на их получение вносится отметка об ограничении выполнения полётов только в пределах территории Туркменистана (The privilege to operate flights within the territory of Turkmenistan only).

1.12.7 Диспетчера воздушного движения, которые должны вести радиотелефонную связь, не продемонстрировали способность говорить на английском языке, и понимать его на рабочем уровне (уровень 4) шкалы ИКАО, к УВД не допускаются.

Глава 2 Свидетельства и квалификационные отметки пилотов

2.1. Общие правила, касающиеся свидетельств и квалификационных отметок пилотов.

2.1.1. Общие требования к выдаче свидетельств.

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

- самолет;
- дирижабль объемом более 4600 м³;
- свободный аэростат;
- планер;
- вертолет;
- воздушное судно с системой увеличения подъемной силы.

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

2.1.1.3. Если обладатель свидетельства пилота претендует на получение свидетельства для дополнительного вида воздушных судов, полномочный орган по выдаче свидетельств вносит в первоначально выданное свидетельство новую квалификационную отметку о виде при условии выполнения положений п. 2.1.2.

2.1.1.4. Кандидат, до того, как ему будет выдано свидетельство или квалификационная отметка, должен соответствовать требованиям к возрасту, уровню знаний, умений, опыту, летной подготовке и годности по состоянию здоровья, которые установлены для данного свидетельства или квалификационной отметки.

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

2.1.2. Квалификационные отметки о виде ВС.

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

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

2.1.2.3. В любой квалификационной отметке о виде, вносимой в свидетельство пилота, указывается уровень прав, предусматриваемых данной квалификационной отметкой (командир, второй пилот).

2.1.2.4. Обладатель свидетельства пилота, претендующий на получение дополнительных квалификационных отметок о виде ВС, должен удовлетворять требованиям в отношении прав, предусматриваемых соответствующей квалификационной отметкой о виде.

2.1.3. Квалификационные отметки о классе и типе ВС, вносимые в свидетельства.

2.1.3.1. Квалификационные отметки о классе ВС вносятся в свидетельства частного пилота, свидетельство коммерческого пилота, устанавливаются для самолетов и вертолетов, сертифицированных для полетов с одним пилотом и включают:

- с одним двигателем, сухопутный самолет (single-engine land airplane);
- с одним двигателем, гидросамолет (single-engine sea airplane);
- многодвигательный, сухопутный самолет (multiengine-land airplane);
- многодвигательный, гидросамолет (multiengine-sea airplane);
- одновинтовой с одним двигателем вертолет (single-engine land helicopter);
- одновинтовой многодвигательный вертолет (multiengine land helicopter);
- многовинтовой многодвигательный вертолет (single-engine land helicopter).

2.1.3.2. Квалификационные отметки о типе вносятся в свидетельства частного пилота, свидетельство коммерческого пилота, свидетельство пилота многочленного экипажа, свидетельство линейного пилота, свидетельство штурмана, свидетельство бортинженера, свидетельство бортпроводника и устанавливаются для:

- воздушного судна, сертифицированного для полета с минимальным экипажем, по крайней мере из двух пилотов;
- вертолета, сертифицированного для полета с одним пилотом, за исключением случаев, когда квалификационная отметка о классе внесена согласно п. 2.1.3.1.;
- любого воздушного судна, когда полномочный орган по выдаче свидетельств считает это необходимым.

2.1.3.3. Если кандидат демонстрирует умение и знания, требуемые для первичной выдачи свидетельства пилота, в это свидетельство вносятся отметка о виде и квалификационные отметки, соответствующие типу воздушных судов, которые использовались в ходе проверки. В свидетельство вносятся только те виды и типы ВС, которые использовались в ходе проверки с целью выдачи свидетельства, с указанием уровня прав, предусматриваемых данным свидетельством (командир ВС, второй пилот).

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

2.1.4.1. Полномочный орган по выдаче свидетельств, выдавший 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, или вертолета, если обладатель свидетельства не получил соответствующего разрешения в виде:

- соответствующей отметки о классе согласно положениям п. 2.1.3.1. или
- отметки о типе, когда это требуется в соответствии с положениями п. 2.1.3.2.

При внесении квалификационной отметки о типе указывается уровень прав в данной квалификационной отметке (командир – PIC, второй пилот - FO - First officer).

2.1.4.3. Для учебных полетов или полетов с конкретной специальной целью, не связанных с получением доходов или перевозками пассажиров, полномочный орган по выдаче свидетельств вместо квалификационной отметки о виде или типе, вносимой в соответствии с положениями п. 2.1.4.1., выдает обладателю свидетельства удостоверение - специальное письменное разрешение. Срок действия этого разрешения ограничивается временем, которое необходимо для завершения конкретных полетов.

2.1.5. Требования к квалификационным отметкам о классе и типе ВС.

2.1.5.1. Квалификационная отметка о классе ставится, если кандидат продемонстрировал степень умения, соответствующую свидетельства для класса воздушного судна, по которому он желает получить квалификационную отметку.

2.1.5.2. Квалификационная отметка о типе ставится, 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, силовой установки, систем и планера;
- по мере необходимости, выполнение полетов по приборам, включая заходы на посадку, уходы на второй круг и посадки по приборам в нормальных, особых и аварийных условиях, в том числе с имитацией отказа двигателя;
- порядок действий при потере экипажем трудоспособности и порядок координации действий экипажа, включая распределение задач по пилотированию; взаимодействие членов экипажа и применение контрольных карт;
- для выдачи квалификационной отметки о типе для самолета прошел подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них;

б) 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;

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

2.1.6. Использование тренажерного устройства имитации полета для приобретения опыта и проверки умений.

Использование тренажерного устройства имитации полета для приобретения опыта или выполнения любого маневра, требуемого при демонстрации умения для получения свидетельства или квалификационной отметки и ее продление, утверждается полномочным органом по выдаче свидетельств, которая гарантирует соответствие тренажерного устройства имитации полета поставленной задаче.

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

Полномочный орган по выдаче свидетельств, выдавший свидетельство пилота, не допускает его обладателя к выполнению функций командира воздушного судна или второго пилота воздушного судна при полетах по приборам (ППП), если он не получил соответствующего разрешения. Соответствующее разрешение предусматривает внесение квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, которая соответствует виду воздушного судна.

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

2.1.8. Условия, при которых требуется получение разрешения на проведение подготовки.

2.1.8.1. Полномочный орган по выдаче свидетельств не разрешает обладателю свидетельства заниматься летным обучением, если его владелец не получил соответствующего разрешения. Соответствующее разрешение включает:

- квалификационную отметку пилота-инструктора в свидетельстве пилота, или
- разрешение на выполнение функции представителя официальной организации, которой полномочный орган по выдаче свидетельств поручил осуществлять летное обучение, или
- специальное разрешение государства, выдавшего свидетельство.

2.1.8.2. Полномочный орган по выдаче свидетельств не разрешает лицу заниматься обучением на пилотажном тренажере, если такое лицо не имеет или не имело свидетельства пилота, и не обладает опытом летного обучения, и не получило соответствующего разрешения от полномочного органа по выдаче свидетельств о праве выполнения обучения на пилотажном тренажере.

2.1.9. Учет полетного времени

2.1.9.1. Пилоту курсанту или владельцу свидетельства пилота засчитывается в налет полностью все время, в течение которого он выполнял полеты:

- самостоятельно,
- с инструктором на самолете с двойным управлением,
- в качестве командира воздушного судна,

Которое включается в общее время налета, требующегося для получения первоначального свидетельства пилота или свидетельства пилота более высокого класса.

2.1.9.2. Обладателю свидетельства пилота, выполняющему функции второго пилота на воздушном судне, сертифицированном для эксплуатации одним пилотом, но для эксплуатации которого согласно требованию, необходимо наличие второго пилота, засчитывается не более 50 % полетного времени в качестве второго пилота в

суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства пилота более высокого класса.

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

2.1.9.4. Полетное время, в течение которого обладатель свидетельства пилота выступает в качестве КВС под наблюдением (командир-стажер), засчитывается полностью в суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.

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

2.1.10.1. Полномочный орган по выдаче свидетельств не допускает обладателей свидетельств к выполнению функций командиров воздушных судов в экипаже, состоящим из одного пилота, если обладатели свидетельств достигли 60-летнего возраста; или, в случае выполнения полетов в экипаже, состоящим из двух пилотов – 65-летнего возраста, при этом другой пилот должен быть моложе 60 лет.

2.1.10.2. Полномочный орган по выдаче свидетельств, выдающий свидетельства пилотам, не допускает их обладателей к выполнению функций вторых пилотов воздушных судов, занятых в коммерческих воздушных перевозках, если обладатели свидетельств достигли 65-летнего возраста.

2.2. Пилот-курсант (пилот-студент).

2.2.1. Для осуществления пилотом-курсантом (пилотом-студентом) предоставленных прав и во избежание создания им угрозы для аэронавигации, пилот-курсант должен отвечать следующим требованиям:

2.2.1.1. Возраст.

Кандидат не моложе 17 лет.

2.2.1.2. Знания.

Кандидат прошёл соответствующую программу подготовки и продемонстрировал знания, в объёме и уровне, требуемом для получения соответствующего сертификата.

2.2.1.3. Опыт.

Кандидат под контролем уполномоченного инструктора имеет опыт, необходимый для получения соответствующего свидетельства.

Кандидат успешно завершил курс тренажёрной подготовки на ВС, на котором планируется продолжать программу в образовательном учреждении ГА.

2.2.1.4. Годность по состоянию здоровья.

Кандидат имеет действующего медицинского заключения второго класса («Медицинское заключение пилота-любителя»)

2.2.2 Пилотам-курсантам соответствующим требованиям 2.2.1 не имеющим свидетельства пилотов ГА, перед началом летной подготовки, образовательным учреждением ГА, выдается сертификат пилота-курсанта (пилота-студента), указанный в Приложении 5 «Инструкции по проведению процедур, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Туркменистана», разрешающий выполнять полеты в качестве пилота-курсанта (пилота-студента).

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

2.2.4. Пилот-курсант не допускается к самостоятельному пилотированию воздушного судна на международных рейсах.

2.3. Свидетельство пилота-любителя.

2.3.1. Общие требования, Предъявляемые при выдаче свидетельства.

Свидетельство пилота-любителя выдается лицам:

прошедшим полный курс обучения:

- в одобренных АГАТ образовательных учреждениях ГА по специальности «летная эксплуатация летательных аппаратов» (квалификация «пилот»); или
- в авиационных образовательных учреждениях другого ведомства и курсах переподготовки или повышения квалификации в одобренном АГАТ (сертифицированном) образовательном учреждении ГА;
- прошедшим летную подготовку на самолете с двойным управлением в соответствии с программами, утвержденными АГАТ, под руководством пилота-инструктора уполномоченного органа;
- показавшим уровень профессиональных знаний и практических навыков, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-любителя.

2.3.1.1. Возраст

Кандидат не моложе 17 лет.

2.3.1.2. Знания

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

Воздушное право:

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

Общие знания по воздушным судам: применительно к самолетам, дирижаблям, вертолетам и 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 трансмиссия (силовой привод), где это применимо;
- Для дирижаблей: физические характеристики и практическое применение газов;

Летные характеристики: и планирование;

- Влияние загрузки и распределения массы на летные 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 ОВД; соответствующие правила обслуживания воздушного движения; порядок донесений о местоположении; порядок установки высотомера; выполнение полетов в районах с интенсивным движением;

Возможности человека:;

- Возможности человека:, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

Метеорология:;

- Применение основ авиационной метеорологии и правил получения и использования метеорологической информации; измерение высоты; опасные метеорологические условия;

Навигация:;

- Практические аспекты аэронавигации и методы счисления пути; пользование аэронавигационными картами;

Эксплуатационные правила:;

- Применение методов контроля факторов угрозы и ошибок 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 метеословий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений;
- В случае вертолетов проваливание при работающих двигателях, земной резонанс, срыв на отстающей лопасти, динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; правила обеспечения безопасности при полетах в ВМУ;

Основы полета:;

- Основы полета: (аэродинамик1);

Радиотелефония:.

- Правила ведения связи и фразеология применительно к полетам по ПВП; действия при отказе связи.

2.3.1.3. Умения:

Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида полеты и маневры со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-любителя, а также 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 осмотрительность в полете;
- применять знания в области аэронавигации;
- постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить безопасное выполнение полета.

2.3.1.4. Годность по состоянию здоровья

Кандидат имеет действующее Медицинское заключение второго класса.

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

2.3.2.1. Свидетельство пилота-любителя дает право выполнять функции командира или второго пилота воздушного судна соответствующего типа, выполняющего полеты не с целью получения доходов.

2.3.2.2. При осуществлении указанных прав ночью, обладатель свидетельства проходит обучение на воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением, выполняя полеты в ночное время, включая взлеты, посадки и навигацию.

2.3.2.3. Обладателям свидетельств пилота-любителя самолета разрешается выполнять функции командира ВС или второго пилота на международных воздушных линиях, если они имеют соответствующую подготовку по утвержденным АГАТ программам и демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его в соответствии с пунктом «знание языков» настоящего руководства.

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

2.3.3.1. Опыт

2.3.3.1.1. Кандидат имеет налет не менее **40** ч или налетал **35** ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота самолета в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой. Разрешается включать в общий налет (40 ч или 35 ч, в зависимости от обстоятельств) время полетов, выполненных с пилотом-инструктором на тренажерном устройстве имитации полета, но не более **5** часов.

2.3.3.1.1.1. Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других типов, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета этого налета.

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

2.3.3.2. Летная подготовка

Кандидат прошел подготовку на самолетах с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилоту-любителю в следующих областях:

- распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;
- предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и подготовка самолета;
- полеты в районе аэродрома по схемам выхода и захода на посадку, правила визуальной и радио осмотрительности;
- выполнение полетов с использованием внешних визуальных ориентиров;
- полеты на критически малых скоростях; распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него;
- полеты на критически высоких скоростях; определение и выход из крутого снижения по спирали;
- взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;
- взлеты с укороченной летной полосы, посадки на аэродром ограниченных размеров;
- полет по приборам и ночью, выполнение разворота на 180°, 360° в горизонтальной плоскости;
- полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути и, при наличии, радионавигационных средств;
- действия экипажа при возникновении аварийной ситуации, имитация неисправностей бортового оборудования;
- полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;
- правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам и летная подготовка в ночное время с инструктором на самолетах с двойным управлением не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование самолетов по ППП.

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

2.3.4.1. Опыт

Кандидат имеет налет не менее 40 ч или налетал 35 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота вертолета в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой. Разрешается включать в общий налет (40 ч или 35 ч, в зависимости от обстоятельств) время полетов, выполненных с инструктором на тренажерном устройстве имитации полета, но не более 5 часов.

Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других типов, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета этого налета.

Кандидат имеет не менее 10 ч самостоятельного налета на вертолетах под руководством уполномоченного пилота-инструктора, включая 5 ч самостоятельного

налета по маршруту, при этом по крайней мере один полет по маршруту протяженностью не менее 180 км (100 м. миль) с посадками в двух различных пунктах.

2.3.4.2. Летная подготовка

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

- распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок.
- предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и подготовка вертолета;
- полеты в районе аэродрома по схемам выхода и захода на посадку, правила визуальной и радио осмотрительности;
- выполнение полетов с использованием внешних визуальных ориентиров;
- вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режима малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;
- маневрирование на земле и опробование двигателя; висение; взлеты и посадки;
- в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном;
- взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; производство полетов с площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;
- полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути и, при наличии, радионавигационных средств;
- полет по приборам и ночью, выполнение разворота на 180°, 360° в горизонтальной плоскости;
- действия экипажа при возникновении аварийной ситуации, имитация неисправностей бортового оборудования; заход на посадку в режиме авторотации;
- полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;
- правила ведения связи и фразеология.

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

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

2.3.5.1. Опыт

2.3.5.1.1. Кандидат должен иметь налет не менее 40 ч в качестве пилота воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. Полномочному органу,

выдающему свидетельства, следует определять приемлемость включения в этот общий налет (40 ч) времени полетов, выполненных с инструктором на FSTD.

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

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

2.3.5.2. Летная подготовка

Рекомендация. Кандидату следует иметь налет не менее 20 ч на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы с двойным управлением под руководством уполномоченного инструктора.

Инструктор должен обеспечить получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилоту-любителю, по крайней мере в следующих областях:

- распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок.
- предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание воздушного судна с энергетической системой увеличения подъемной силы;
- аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;
- управление воздушным судном с системой увеличения подъемной силы с помощью внешних визуальных ориентиров;
- маневрирование на земле и опробование двигателей; висение и выполнение безостановочных взлетов и набора высоты; висение и непрерывный заход на посадку и посадка – в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном;
- взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; производство полетов с площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;
- полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости;

- вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режимов малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;
- полеты по маршруту по визуальным ориентирам, методы счисления пути и использование, при их наличии, радионавигационных средств, включая выполнение полета в течение по крайней мере 1 ч;
- действия в аварийной обстановке, включая имитацию отказов оборудования воздушного судна с системой увеличения подъемной силы; восстановление тяги для авторотации и заход на посадку в режиме авторотации, где это применимо; отказ трансмиссии и соединительного вала, где это применимо;
- полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;
- правила ведения связи и фразеология.

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

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

2.3.6.1. Опыт

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

- 3 ч учебного полета по маршруту на дирижабле, включая полет по маршруту общей протяженностью не менее 45 км (25 м. Миль);
- выполнение 5 взлетов и 5 посадок до полной остановки на аэродроме, включая выполнение перед каждой посадкой полета по установленной схеме движения в зоне аэродрома;
- 3 ч полета по приборам;
- 5 ч полета в качестве пилота, выполняющего функции командира воздушного судна под контролем командира воздушного судна.

2.3.6.2. Летная подготовка

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

- распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;
- предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание дирижаблей;
- выполнение маневров по наземным ориентирам;

- аэродромное движение и полеты по схемам движения, правила и меры предосторожности, связанные с предотвращением столкновений;
- методы и процедуры выполнения взлета, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;
- управление дирижаблем по внешним визуальным ориентирам;
- взлеты, посадки и уход на второй круг;
- техника взлета в максимальном режиме (с учетом пролета препятствий);
- полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости;
- навигация, полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств;
- порядок действий в аварийной обстановке (распознавание утечек), включая имитацию отказов оборудования дирижабля;
- правила ведения связи и фразеология.

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

2.4. Свидетельство пилота коммерческой авиации

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

Свидетельство коммерческого пилота выдается кандидатам:
прошедшим полный курс обучения:

- в одобренных АГАТ авиационных образовательных учреждениях другого ведомства и курсах переподготовки или повышения квалификации образовательных учреждениях ГА по специальности «летная эксплуатация летательных аппаратов» (квалификация «пилот»);
- подготовленном для полетов на ВС, принятом на эксплуатацию в ГА Туркменистана для коммерческих и (или) учебных целей;
- прошедшим летную подготовку под руководством пилота-инструктора в соответствии с программами, утвержденными (признанными) АГАТ;
- показавшим уровень профессиональных знаний и практических навыков, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации.

2.4.1.1. Возраст.

Кандидат не моложе 18 лет.

2.4.1.2. Знания.

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

Воздушное право:

- 1) правила и положения, относящиеся к обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации; правила полетов; соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;
Общие знания по воздушным судам: применительно к самолетам, дирижаблям, вертолетам и воздушным судам с системой увеличения подъемной силы
- 2) принципы эксплуатации и работы двигателей, систем и приборного оборудования;
- 3) эксплуатационные ограничения соответствующих видов воздушных судов и двигателей; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;
- 4) использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;
- 5) правила технического обслуживания планера, систем и двигателей соответствующих воздушных судов;
- 6) для вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод), где это применимо;

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

Летные характеристики:, планирование и загрузка:

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

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

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

11) в случае дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: влияние грузов на внешней подвеске;

Возможности человека:

12) возможности человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

Метеорология:

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

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

15) причины, распознавание и последствия обледенения; порядок входа во фронтальную зону; обход района с опасными метеоусловиями;

Навигация:

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

17) в случае дирижаблей:

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

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

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

Эксплуатационные правила:

21) применение методов контроля факторов угрозы и ошибок в эксплуатационной обстановке.

- 22) использование аэронавигационной информации, такой, как air, потам, авиационные коды и сокращения;
- 23) порядок установки высотомера;
- 24) соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке;
- 25) эксплуатационные правила перевозки грузов; потенциальный риск перевозки опасных грузов;
- 26) требования и практика инструктажа пассажиров по вопросам безопасности, включая меры предосторожности при посадке на воздушное судно и высадке;
- 27) в случае вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях; земной резонанс; срыв на отстающей лопасти; динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; правила обеспечения безопасности при полетах в ВМУ;

Основы полета:

- 28) основы полета;

Радиотелефония:

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

2.4.1.3. Умения:

Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида схемы и маневры, указанные в п. 2.4.3.2. или 2.4.4.2., со степенью компетенции, соответствующей правам обладателя свидетельства пилота коммерческой авиации, а также 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 аэронавигации;
- постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра.

2.4.1.4. Годность по состоянию здоровья.

Кандидат имеет действующее Медицинское заключение первого класса.

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

2.4.2.1. При условии соблюдения требований, указанных в пп. 1.2. и 2.1., свидетельство пилота коммерческой авиации дает право:

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

- выполнять функции командира воздушного судна соответствующего вида при полетах, не связанных с коммерческими воздушными перевозками;
- выполнять функции командира самолета категории “L” и вертолета при коммерческих воздушных перевозках на внутренних авиалиниях;
- выполнять функции командира воздушного судна соответствующего вида при коммерческих воздушных перевозках, сертифицированного для полетов с одним пилотом;
- выполнять функции второго пилота на воздушном судне соответствующего вида, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота;
- в случае дирижаблей: пилотировать дирижабль по ППП.

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

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

2.4.3.1. Опыт.

2.4.3.1.1. Кандидат имеет налет не менее 200 ч на ВС соответствующего типа или налетал не менее 150 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной АГАТ программе в качестве пилота самолета.

Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость включения в общий налет (200 или 150 ч, в зависимости от обстоятельств) время полетов, выполненных с пилотом-инструктором на тренажере. Включаемое в общий налет время полетов на тренажере не превышает 10 ч.

2.4.3.1.1.1. Кандидат налетал на самолетах не менее:

- 100 ч в качестве командира воздушного судна или 70 ч в качестве командира воздушного судна, если кандидат проходил курс обучения по утвержденной АГАТ программе;
- 20 ч, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушного судна с выполнением посадок до полной остановки на двух различных аэродромах;
- 10 ч в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 ч может составлять время наземной тренировки по приборам;
- если предполагается осуществление прав данного свидетельства ночью, то 5 ч в ночное время, включая выполнение пяти взлетов и пяти посадок в качестве командира воздушного судна.

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

2.4.3.2. Летная подготовка.

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

- распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок.
- предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и подготовка кабины самолета к полету;
- аэродромное движение и полеты по схемам выхода из района аэродрома и захода на посадку, методы и меры предотвращения столкновений;
- выполнение полета по ПВП;
- полет на критически малых скоростях; предотвращение штопора; распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него;
- полет с ассиметричной тягой на самолете с несколькими двигателями;
- полет на критически высоких скоростях, определение и выход из крутого снижения по спирали;
- взлет и посадка в нормальных условиях и при боковом ветре;
- взлет с коротким разбегом (с укороченной летной полосы с учетом высоты пролета препятствий); посадка на аэродром ограниченных размеров;
- основные маневры и выход из необычных угловых положений с помощью только основных пилотажных приборов;
- полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута;
- порядок действий и маневры в особых и аварийных условиях, включая имитацию отказов бортового оборудования;
- полет на контролируемый аэродром, вылет с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;
- правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам и опыт ночных полетов, и летная подготовка на самолете с двойным управлением с инструктором не дают обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации права на пилотирование самолетов по ППП.

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

Примечание 1. Порядок проведения подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них в реальных условиях полета изложен в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, Doc 9868).

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них в реальных условиях полета, содержится в Руководстве по подготовке по предотвращению сложных пространственных положений самолета и выводу из них (Doc 10011).

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

2.4.4.1. Опыт.

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

2.4.4.1.1.1. Кандидат налетал на вертолетах не менее:

- 35 ч в качестве командира воздушного судна;
- 10 ч, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушного судна, включая полет по маршруту с выполнением в ходе этого полета посадок в двух различных пунктах;
- 10 ч, выполняя полеты по приборам, из которых не более 5 ч может составлять время наземной тренировки по приборам;
- если предполагается осуществление прав данного свидетельства ночью, то 5 ч в ночное время, включая выполнение 5 схем взлетов и 5 схем посадок в качестве командира воздушного судна.

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

2.4.4.2. Летная подготовка.

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

- распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок.
- предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и подготовка кабины вертолета к полету;
- аэродромное движение и полеты по схемам выхода из района аэродрома и захода на посадку, методы и меры предотвращения столкновений;
- выполнение полета по ПВП;
- вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режима малых оборотов несущего винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;

- 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;
- взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; использование площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;
- висение за пределами влияния земли; по мере необходимости, полеты с грузом на внешней подвеске; полет на большой высоте;
- основные маневры в полете и вывод из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов;
- полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута;
- порядок действий в особых случаях и аварийной обстановке, включая имитацию неисправностей бортового оборудования; заход на посадку и посадка в режиме авторотации;
- полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;
- правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам и опыт ночных полетов, и летная подготовка с инструктором на вертолете с двойным управлением не дают обладателю свидетельства коммерческого пилота (вертолет) права на пилотирование вертолетов по ППП.

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

2.4.5.1. Опыт.

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

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

- 1) 50 ч в качестве командира воздушного судна;
- 2) 10 ч, выполняя полеты по маршрутам в качестве командира воздушного судна, включая полет по маршруту протяженностью не менее 540 км (300 м. миль) с выполнением в ходе этого полета посадок до полной остановки на двух различных аэродромах;
- 3) 10 ч в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 ч может составлять время наземной тренировки по приборам;

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

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

2.4.5.2. Летная подготовка.

Кандидату следует пройти летную подготовку на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора.

Инструктор должен обеспечить получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к коммерческому пилоту, по крайней мере в следующих областях:

- 1) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок.
- 2) Примечание. Инструктивный материал о применении методов КУО содержится в дополнении С к главе 1 части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, Doc 9868) и в главе 2 части II Руководства по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683);
- 3) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы;
- 4) аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;
- 5) управление воздушным судном с системой увеличения подъемной силы с помощью внешних визуальных ориентиров;
- 6) вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режима малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;
- 7) 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;
- 8) взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; производство полетов с площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;

- 9) висение за пределами влияния земли; по мере необходимости выполнение полетов с грузом на внешней подвеске; полет на большой высоте;
- 10) основные маневры в полете и вывод из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов;
- 11) полеты по маршрутам с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств, включая выполнение полета в течение по крайней мере 1 ч;
- 12) порядок действий в аварийной обстановке, включая имитацию отказов оборудования воздушных судов с системой увеличения подъемной силы; тяга для перехода к авторотации и заход на посадку в режиме авторотации, где это применимо; отказ трансмиссии и соединительного вала, где это применимо;
- 13) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;
- 14) правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в пп. 2.4.5.1.2. с) и 2.4.5.2. i) и опыт ночных полетов и летная подготовка с инструктором на воздушном судне с двойным управлением, указанные в пп. 2.4.5.1.2. 3) и 2.4.2.2., не дают обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации права на пилотирование воздушных судов с системой увеличения подъемной силы по ППП.

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

2.4.6.1. Опыт.

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

2.4.6.1.1.1. Кандидат налетал не менее:

- 50 ч в качестве пилота на дирижаблях;
- 30 ч на дирижаблях в качестве командира воздушного судна или командира воздушного судна под наблюдением, включая не менее:
 - 10 ч, выполняя полеты по маршрутам, и
 - 10 ч, выполняя полеты в ночное время;
 - 40 ч, выполняя полеты по приборам, из которых 20 ч составляет время полетов и 10 ч – время полетов на дирижаблях;
 - 20 ч летной подготовки на дирижаблях в областях, перечисленных в п. 2.4.6.2.

2.4.6.2. Летная подготовка.

Кандидат прошел летную подготовку на дирижаблях с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает

получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к коммерческому пилоту, по крайней мере в следующих областях:

- распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;
- предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание дирижаблей;
- аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;
- методы и правила выполнения взлета, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийных условиях и используемые сигналы;
- управление дирижаблем с помощью внешних визуальных ориентиров;
- распознавание утечки;
- взлеты и посадки в нормальных условиях;
- взлеты с коротким разбегом (с укороченной взлетной полосы с учетом высоты пролета препятствий); посадки на аэродром ограниченных размеров;
- полет по ППП;
- полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств, если таковые имеются;
- порядок действий в аварийных условиях, в том числе при имитации отказов бортового оборудования;
- полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;
- правила ведения связи и фразеология.

2.5. Свидетельство пилота многочленного экипажа применительно к самолету.

2.5.1. Общие требования, предъявляемые при выдаче свидетельства.

Свидетельство пилота многочленного экипажа выдается кандидатам:

- прошедшим полный курс обучения:
- в одобренных АГАТ авиационных образовательных учреждениях другого ведомства и курсах переподготовки или повышения квалификации образовательных учреждениях ГА по специальности «летная эксплуатация летательных аппаратов» (квалификация «пилот»);
- подготовленным для полетов на ВС, принятом на эксплуатацию в ГА Туркменистана для коммерческих и (или) учебных целей;
- прошедшим летную подготовку под руководством пилота-инструктора в соответствии с программами, утвержденными (признанными) АГАТ;
- показавшим уровень профессиональных знаний и практических навыков, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации.

2.5.1.1. Возраст.

Кандидат не моложе 18 лет.

2.5.1.2. Знания.

Кандидат отвечает требованиям, указанным в п. 2.6.1.2. для свидетельства линейного пилота авиакомпании применительно к соответствующему виду самолета, после прохождения соответствующего курса подготовки.

2.5.1.3. Умения:

2.5.1.3.1. Кандидат продемонстрировал навыки, которые необходимы для выполнения всех квалификационных блоков, оговоренных в добавлении 3, в качестве пилота, управляющего воздушным судном, и пилота, не управляющего воздушным судном, 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, а также умение:

- распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки.
- плавно и точно осуществлять ручное управление самолетом в пределах его ограничений на постоянной основе таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;
- управлять самолетом в режиме автоматизации, соответствующем этапу полета, и быть в курсе активного режима автоматизации;
- точно выполнять порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях на всех этапах полета;
- поддерживать действенное общение с другими членами летного экипажа и демонстрировать способность эффективно выполнять процедуры в случае потери трудоспособности членами экипажа и обеспечивать координацию действий членов экипажа, включая распределение задач по

пилотированию, сотрудничество членов экипажа, соблюдение штатных эксплуатационных процедур (шэп) и использование контрольных карт.

2.5.1.3.2. Прогресс овладения навыками, указанными в п. 2.5.1.3.1., оценивается на постоянной основе.

2.5.1.4. Годность по состоянию здоровья.

Кандидат имеет действующее Медицинское заключение первого класса.

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

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

- осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя самолета при условии соблюдения указанных в п. 2.3.3. требований;
- осуществлять права согласно квалификационной отметке о праве на полеты по приборам в составе многочленного экипажа;
- выполнять функции второго пилота при выполнении полетов на самолете, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота.

2.5.2.2. Прежде чем осуществлять права обладателя квалификационной отметки о праве на полеты по приборам на самолете с одним пилотом, обладатель свидетельства демонстрирует способность выполнять функции командира воздушного судна при выполнении полетов с одним пилотом исключительно по приборам

и отвечает указанным в п. 2.7.1.2. требованиям к умениям применительно к соответствующему виду самолета.

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

- налетал 70 ч на самолетах в качестве командира воздушного судна или не менее 10 ч в качестве командира воздушного судна, а также требуемые часы дополнительного налета в качестве командира воздушного судна под наблюдением;
- налетал в качестве командира воздушного судна 20 ч, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 10 ч в качестве командира воздушного судна и 10 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением, в том числе полет по маршруту протяженностью не менее 540 км (300 м. Миль), в ходе которого выполняются посадки с полной остановкой на двух аэродромах;
- обеспечивает свое соответствие другим требованиям, предъявляемым при выдаче свидетельства коммерческого пилота, которые указаны в пп. 2.4.1.2., 2.4.1.3., 2.4.3.1.1. (за исключением п. 2.4.3.1.1.1., 1)) и 2.4.3.2. применительно к соответствующему виду самолета.

2.5.3. Опыт.

2.5.3.1. Кандидат в ходе обучения на утвержденном курсе налетал не менее 240 ч в качестве пилота, управляющего воздушным судном, и в качестве пилота, не

управляющего воздушным судном, при выполнении реальных полетов и на тренажере.

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

2.5.3.3. В дополнение к соблюдению положений п. 2.5.3.2. кандидат получил на самолете с газотурбинными двигателями, сертифицированном для выполнения полетов с экипажем в составе не менее двух пилотов, или на учебно-тренировочном устройстве, имитирующем условия полета, утвержденном для этой цели полномочным органом по выдаче свидетельств.

2.5.4. Летная подготовка.

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

2.5.4.2. Кандидат прошел подготовку на самолетах с двойным управлением по всем квалификационным блокам на уровне, отвечающем требованиям к выдаче свидетельств пилотам многочленного экипажа, включая квалификационные блоки, которые требуются для пилота, выполняющего полеты по приборам.

2.6. Свидетельство линейного пилота авиакомпании.

2.6.1. Общие требования, предъявляемые при выдаче свидетельства для самолета,

вертолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы.

Общие положения.

Свидетельство линейного пилота выдается кандидатам, имеющим:

1) подготовку в объеме полного курса обучения:

- в одобренных АГАТ образовательных учреждениях ГА по специальности «летная эксплуатация летательных аппаратов» («эксплуатация воздушных судов») или в одобренных АГАТ авиационных учебных центрах по подготовке пилотов;
- в авиационных образовательных учреждениях другого ведомства и курсах переподготовки или повышения квалификации в одобренном АГАТ (сертифицированном) образовательном учреждении или авиационном центре ГА;

2) подготовку и опыт полетов по приборам, ночью в объеме, установленном настоящим руководством;

2.6.1.1. Возраст.

Кандидат не моложе 21 года.

2.6.1.2. Знания.

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

Воздушное право:.

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

Общие знания по воздушным судам: применительно к самолетам, вертолетам и воздушным судам с 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);

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 ОВД; 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;

Возможности человека:

- возможности человека включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок.

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, 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;
- 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;

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;

Эксплуатационные правила:

- применение методов контроля факторов угрозы и ошибок в эксплуатационной обстановке.
- понимание и использование аэронавигационной документации, такой, как air, potam, 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;

Основы полета:

- основы полета;

Радиотелефония:

- правила ведения связи и фразеология; действия при отказе связи.

2.6.1.2.2. В дополнение к вышеуказанным дисциплинам кандидат на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании отвечает требованиям к знаниям, предъявляемым при внесении квалификационной отметке о праве на полеты по приборам и указанным в п. 2.7.1.1.

2.6.1.3. Умения:

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

- предполетную подготовку, включая подготовку эксплуатационного плана полета и представление плана полета ОВД;
- обычные схемы полетов и маневры на всех этапах полета;
- порядок действий в особых и аварийных случаях и маневры, связанные с отказами и неисправностями такого оборудования, как силовые установки, системы и планер;

- 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;
- в случае самолета: порядок действий и маневры при выполнении полетов по ППП, описанные в п. 2.7.4.1. – 3), включая полеты с имитацией отказа двигателя.

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

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

- распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки.
- плавно и точно осуществлять ручное управление самолетом в пределах его ограничений на постоянной основе таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;
- управлять самолетом в режиме автоматизации, соответствующем этапу полета, и быть в курсе активного режима автоматизации;
- точно выполнять порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях на всех этапах полета;
- принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять, включая процесс принятия взвешенных решений и осведомленность о воздушной обстановке;
- 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 штатных эксплуатационных процедур (шэп) и использование контрольных карт.

2.6.1.4. Годность по состоянию здоровья.

Кандидат имеет действующее Медицинское заключение первого класса.

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

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

- осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя и пилота коммерческой авиации воздушного судна соответствующего вида;
- осуществлять права по квалификационной отметке о праве на полеты по приборам;

- при условии соблюдения требований, указанных в пп. 5.4., после получения второго класса линейного пилота, выполнять функции командира воздушного судна категории «М» при коммерческих воздушных перевозках;
- при условии соблюдения требований, указанных в пп. 5.5., после получения первого класса линейного пилота, выполнять функции командира воздушного судна категории «Н» при коммерческих воздушных перевозках.

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

2.6.3.1. Опыт.

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

2.6.3.1.1.1. Кандидат налетал на самолетах не менее:

- 1) 500 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением или 250 ч либо в качестве командира воздушного судна, либо не менее 70 ч из этого времени в качестве командира воздушного судна, а необходимое дополнительное время налета – в качестве командира воздушного судна под наблюдением;
- 2) 200 ч, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением;
- 3) 75 ч, выполняя полеты по приборам, из которых время наземной тренировки по приборам не превышает 30 ч;
- 4) 100 ч, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота.

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

2.6.3.2. Летная подготовка.

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

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

2.6.4.1. Опыт.

2.6.4.1.1. Кандидат имеет налет не менее 1000 ч в качестве пилота вертолетов. Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость включения в этот общий налет (1000 ч) времени полетов, выполненных в качестве пилота под

руководством инструктора на тренажерном устройстве имитации полета. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает максимум 100 ч, из которых не более 25 ч составляют налет на тренажере для отработки техники пилотирования или на тренажере для основной подготовки к полетам по приборам.

2.6.4.1.1.1. Кандидат налетал на вертолетах не менее:

- 250 ч либо в качестве командира воздушного судна; или
- не менее 70 ч в качестве командира воздушного судна, и не менее 180 ч – в качестве командира-стажера воздушного судна;
- 200 ч, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 ч в качестве командира-стажера воздушного судна;
- 30 ч, выполняя полеты по приборам, из которых не более 10 ч может составлять время наземной тренировки по приборам;
- 50 ч, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота.

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

2.6.4.2. Летная подготовка.

Кандидат прошел летную подготовку согласно требованиям, к выдаче свидетельства коммерческого пилота вертолета (п. 2.4.4.2.).

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в п. 2.6.4.1.1.1. с), и опыт ночных полетов, указанный в п. 2.6.4.1.1.1. 4), не дают обладателю свидетельства линейного пилота авиакомпании (вертолет) права на пилотирование вертолетов по ППП.

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

2.6.5.1. Опыт.

2.6.5.1.1. Кандидат должен иметь налет не менее 1500 ч в качестве пилота воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. Полномочный орган по выдаче свидетельств должен определить приемлемость включения в этот общий налет (1500 ч) времени полетов, выполненных с инструктором на FSTD.

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

- 1) 250 ч в качестве командира воздушного судна либо не менее 70 ч из этого времени в качестве командира воздушного судна, а необходимое дополнительное время налета – в качестве командира воздушного судна под наблюдением;
- 2) 100 ч, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 50 ч в качестве командира воздушного судна или в качестве второго пилота,

выполняющего под контролем командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна;

- 3) 75 ч, выполняя полеты по приборам, из которых время наземной тренировки по приборам не может превышать 30 ч;
- 4) 25 ч, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота.

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

2.4.5.1.1.

2.6.5.2. Летная подготовка.

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

2.7. Квалификационная отметка о праве на полеты по приборам.

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

2.7.1.1. Знания.

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

Воздушное право:

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

Общие знания по воздушным судам: применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:

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

Летные характеристики: и планирование применительно к запрашиваемому виду воздушного судна

- предполетная подготовка и проверка, соответствующие полету по ППП;

– оперативное планирование полета; подготовка и представление для целей ОВД планов полета по ППП; порядок установки высотомера;
Возможности человека: применительно к запрашиваемому виду воздушного судна

- возможности человека применительно к полетам на воздушных судах по приборам, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок.

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;

Навигация: применительно к запрашиваемому виду воздушного судна

- практическая аэронавигация с использованием радионавигационных средств;
- использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки; опознавание радионавигационных средств;

Эксплуатационные правила: применительно к запрашиваемому виду воздушного судна

- применение методов контроля факторов угрозы и ошибок в условиях эксплуатации;
- понимание и использование аэронавигационной документации, такой, как air, potam, 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.

Радиотелефония:

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

2.7.1.2. Умения:

2.7.1.2.1. Кандидат продемонстрировал на воздушном судне, применительно к которому он добивается получения квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, способность выполнять схемы полета и маневры, указанные в п. 2.1.6., со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым обладателю квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, а также умение:

- распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

- управлять воздушным судном запрашиваемого вида 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 аэронавигации;
- постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечивать успешное выполнение схемы полета или маневра.

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

Примечание. Вопросы использования тренажерных устройств имитации полета для демонстрации умений рассматриваются в п. 2.1.6.

2.7.1.3. Годность по состоянию здоровья.

2.7.1.3.1. Кандидат имеет действующее Медицинское заключение первого класса.

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

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

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

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

2.7.3. Опыт.

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

2.7.3.2. Кандидат налетал не менее:

- не менее 100 ч на воздушных судах запрашиваемого вида в качестве пилота;
- 50 ч, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушных судов на типах, приемлемых для полномочного органа по выдаче свидетельств, из которых не менее 10 ч – на воздушных судах запрашиваемого вида и;
- 40 ч, выполняя полеты по приборам на воздушных судах, из которых не более 20 ч (или 30 ч в тех случаях, когда используется пилотажный тренажер) могут составлять время наземной тренировки по приборам.

Наземная тренировка осуществляется под руководством уполномоченного инструктора.

2.7.4. Летная подготовка.

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

- предполетная подготовка, включая использование руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа и соответствующих документов по обслуживанию воздушного движения при подготовке плана полета по ППП;
- предполетный осмотр, использование контрольных перечней, проверки перед рулением и взлетом;
- 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;
 - маневры в полете и конкретные летные характеристики.

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

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

Общие положения.

Квалификационная отметка «пилот-инструктор» (Instructor) выдается лицам:

- прошедшим курс летно-методической подготовки по утвержденным АГАТ программам в одобренном (сертифицированном) АГАТ образовательном учреждении;
- имеющим свидетельство линейного пилота или пилота коммерческой авиации;
- имеющим допуск к полетам на ВС транспортной авиации по метеорологическому минимуму CAT-I ICAO и ниже, на ВС спецприменения по предельному метеорологическому минимуму для полетов по ПВП.

2.8.1. Требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки.

2.8.1.1. Знания.

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

- методика летного обучения;
- оценка успеваемости курсантов по тем предметам, по которым осуществляется наземная подготовка;
- процесс усвоения материала;
- элементы эффективного обучения;
- оценка и проверка знаний курсантов, теория обучения;
- разработка программы подготовки;
- планирование урока;
- методика аудиторного обучения;
- использование учебных пособий, включая при необходимости тренажерные устройства имитации полета;
- анализ и исправление ошибок учащихся;
- возможности человека применительно к летной подготовке, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок.
- опасность, связанная с имитацией выхода из строя систем и отказов на воздушном судне.

2.8.1.2. Умения:

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

2.8.1.3. Опыт.

Кандидат отвечает требованиям к опыту, предъявляемым при получении свидетельства пилота коммерческой авиации согласно соответственно пп. 2.4.3.1., 2.4.4.1., 2.4.5.1. и 2.4.6.1. для каждого вида воздушных судов.

2.8.1.4. Летная подготовка.

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

- прошел курс обучения по методике ведения летной подготовки, включая демонстрацию операций, методы практического обучения, распознавание и исправление наиболее распространенных ошибок пилотов (слушателей, курсантов), и
- применял на практике методику выполнения маневров и схем полета, по которой он намерен проводить летную подготовку.

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

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

- контролировать самостоятельные полеты пилотов-курсантов;
- проводить летную подготовку, необходимую для выдачи свидетельства пилота-любителя, свидетельства пилота коммерческой авиации, внесения квалификационной отметки о праве на полеты по приборам и квалификационной отметки командира ВС и пилота-инструктора;
- проводить летную подготовку после переподготовки пилотов на другой вид или (и) тип ВС;
- проводить летную подготовку по программам подготовки летного состава в авиапредприятиях ГА;

При условии, что пилот-инструктор:

- имеет по крайней мере свидетельство и квалификационную отметку о праве проводить подготовку по соответствующему типу воздушных судов;
- имеет свидетельство и квалификационную отметку, которые необходимы для выполнения функций командира воздушного судна, по которому ведется подготовка;
- имеет права инструктора, подтвержденные отметкой в свидетельстве.

Право осуществлять проверки пилотов и оценивать уровень их подготовки с целью выдачи свидетельств, выдачи квалификационной отметки, продления срока действия квалификационной отметки предоставляется командирам-инструкторам, имеющим на это специальное разрешение полномочного органа по выдаче свидетельств.

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

Конкретные положения для пилота-инструктора, проводящего подготовку для получения свидетельства пилота многочленного экипажа, содержатся в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, Doc 9868).

2.9. Свидетельство пилота-планериста.

2.9.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельств.

2.9.1.1. Возраст.

Кандидат не моложе 16 лет.

2.9.1.2. Знания.

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

Воздушное право:

- Правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства пилота-планериста; правила полетов; соответствующие практики и правила обслуживания воздушного движения;

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;

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;

Возможности человека:

- возможности человека применительно к пилоту-планеристу, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

Инструктивный материал по разработке учебных программ, касающихся возможностей человека, включая контроль факторов угрозы и ошибок, содержится в руководстве по обучению в области человеческого фактора (DOC 9683);

Метеорология:

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

Навигация:

- практические аспекты аэронавигации и методы счисления пути; пользование аэронавигационными картами;

Эксплуатационные правила:

- использование аэронавигационной документации, такой как air, потам, авиационные коды и сокращения;
- различные методы запуска и соответствующий порядок действий;

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

Основы полета:

- основы полета применительно к планерам.

2.9.1.3. Опыт.

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

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

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

- 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;
- полет в эксплуатационном диапазоне режимов полета;
- 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.

2.9.1.4. Умения:

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

- 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 аэронавигации;

- постоянно осуществлять управление планером таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра.

2.9.1.5. Годность по состоянию здоровья.

Кандидат имеет действующее Медицинское заключение второго класса.

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

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

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

2.10. Свидетельство пилота свободного аэростата.

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

2.10.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства

2.10.1.1. Возраст.

Кандидат не моложе 16 лет.

2.10.1.2. Знания.

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

Воздушное право:

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

Общие знания по воздушным судам:

- принципы действия свободных аэростатов, систем и приборного оборудования;
- эксплуатационные ограничения свободных аэростатов; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;
- физические характеристики и практическое применение газов, используемых в свободных аэростатах;

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;

Возможности человека:

- возможности человека применительно к пилоту свободного аэростата, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок.

Метеорология:

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

Навигация:

- практические аспекты аэронавигации и методы счисления пути; пользование аэронавигационными картами;

Эксплуатационные правила:

- использование аэронавигационной документации, такой как air, потам, 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;

Основы полета:

- основы полета применительно к свободным аэростатам.

2.10.1.3. Опыт.

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

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

- предполетная подготовка, включая сборку, оснастку, наполнение, пришвартование 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.

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

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

2.10.1.4. Умения:

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

- распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;
- управлять свободным аэростатом в пределах его ограничений;
- плавно и точно выполнять все маневры;

- принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;
- применять знания в области аэронавигации;
- постоянно осуществлять управление свободным аэростатом таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнения схемы полета или маневра.

2.10.1.5. Годность по состоянию здоровья.

Кандидат имеет действующее Медицинское заключение второго класса.

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

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

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

Глава 3 Свидетельства членов летного экипажа, кроме свидетельств пилотов.

3.1. Общие правила, касающиеся выдачи свидетельств штурмана, бортинженера, бортмеханика, бортрадиста.

3.1.1. Кандидат, до того, как ему будет выдано свидетельство штурмана, бортинженера, бортрадиста отвечает таким требованиям к возрасту, знаниям, опыту, умению и годности по состоянию здоровья, которые установлены для данных свидетельств.

3.1.1.1. Кандидат на получение свидетельства штурмана, бортинженера, бортмеханика, бортрадиста демонстрирует способом, определенным полномочным органом по выдаче свидетельств, соответствие таким требованиям к знаниям и умению, которые установлены для данных свидетельств.

Кандидатам на получение свидетельства штурмана, бортинженера, бортмеханика, бортрадиста до начала учебной летной подготовки выдается свидетельство курсанта.

3.1.1.2. Свидетельство штурмана выдается лицам, имеющим специальное образование или курсы подготовки штурманов по утвержденным АГАТ программам.

3.1.1.3. Свидетельство бортинженера (бортмеханик выдается лицам, имеющим: специальное образование по специальности «техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей», стаж работы технической эксплуатации ВС данного типа не менее двух лет (для первоначального получения свидетельств и специальную подготовку по утвержденным АГАТ программам).

3.1.1.4. Свидетельство бортрадиста выдается лицам, имеющим специальное образование или курсы подготовки по утвержденным АГАТ программам.

3.1.1.5. Квалификационная отметка «инструктор» выдается лицам, имеющим: действующее свидетельство специалиста и подготовку по утвержденным АГАТ программам.

3.2. Свидетельство штурмана

3.2.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства.

3.2.1.1. Возраст.

Кандидат не моложе 18 лет.

3.2.1.2. Знания.

Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства штурмана, по крайней мере в следующих областях:

Воздушное право:

- правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства штурмана; соответствующие практики и правила обслуживания воздушного движения;

Летные характеристики:, планирование и загрузка:

- влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушного судна;
- использование взлетно-посадочных и других характеристик, включая правила управления в крейсерском режиме;
- предполетное планирование и оперативное планирование полета по маршруту; подготовка и представление планов полета для целей ОВД; соответствующие правила обслуживания воздушного движения; порядок установки высотомера;
- возможности человека
- возможности человека применительно к штурману, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок.

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;

Навигация:

- методы счисления пути, полеты по изобарической поверхности и правила астронавигации; использование аэронавигационных карт, радионавигационных средств и систем зональной навигации; особые навигационные требования в отношении полетов по маршрутам большой протяженности;

- 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 аэронавигации;

Эксплуатационные правила:

- понимание и использование такой аэронавигационной документации, как air, потам, авиационные коды, сокращения и карты вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;

Основы полета:

- основы полета;

Радиотелефония:

- правила ведения связи и фразеология.

3.2.1.3. Опыт.

3.2.1.3.1. Кандидат, выполняя функции штурмана, налетал не менее 200 ч, приемлемых для полномочного органа по выдаче свидетельств на ВС, выполняющих полеты по маршруту, включая не менее 30 ч полетов в ночное время.

3.2.1.3.1.1. Если кандидат имеет налет в качестве пилота, полномочный орган определяет приемлемость учета такого опыта и, при положительном решении, соответственно, степень возможного снижения требований п. 3.2.1.3.1. к времени налета.

3.2.1.3.2. Кандидат доказал способность удовлетворительно определять в полете местонахождение воздушного судна и использовать данную информацию для осуществления навигации воздушного судна следующим образом:

- 1) ночью – не менее 25 раз методом астрономических наблюдений и
- 2) днем – не менее 25 раз методом астрономических наблюдений в сочетании с использованием автономных навигационных систем и навигационных систем, ориентированных на внешние средства.

3.2.1.4. Умения:

Кандидат продемонстрировал способность выполнять обязанности штурмана воздушного судна с уровнем компетенции, соответствующим правам, предоставляемым обладателю свидетельства штурмана, а также умение:

- распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки.

- принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;
- применять знания в области аэронавигации;
- выполнять все обязанности члена единого экипажа;
- осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа.

3.2.1.5. Годность по состоянию здоровья.

Кандидат имеет действующее Медицинское заключение второго класса.

3.2.2. Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав при условии соблюдения требований, указанных в п. 1.2.5., 1.2.6. и 1.2.7.1., свидетельство штурмана дает право выполнять функции штурмана на типах воздушных судов, на которых обладатель свидетельства продемонстрировал уровень знаний и умений, определенный полномочным органом по выдаче свидетельств на основании требований, указанных в пп. 3.2.1.2. и 3.2.1.4. и которые применяются для обеспечения безопасности полетов данных типов воздушных судов. если права включают ведение радиотелефонной связи, обладатель свидетельства соответствует требованиям, оговоренным в п. 1.2.9.2.

3.3. Свидетельство бортинженера (бортмеханика).

3.3.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельств.

3.3.1.1. Возраст.

Кандидат не моложе 18 лет.

3.3.1.2. Знания.

3.3.1.2.1. Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортинженера, по крайней мере в следующих областях:

Воздушное право:

- правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства бортинженера; правила и положения, регулирующие эксплуатацию гражданских воздушных судов в части обязанностей бортинженера;
- 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 противоюзные устройства, ресурс по коррозии и усталости материалов; обнаружение повреждений и дефектов конструкции;
- противообледенительные 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;
- летные характеристики, планирование и загрузки
- влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна; расчеты массы и центровки;

- использование и практическое применение данных о летно-технических характеристиках, включая правила управления в крейсерском режиме;

Возможности человека:

- возможности человека применительно к бортинженеру, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок.

Эксплуатационные правила:

- принципы технического обслуживания, правила поддержания летной годности, дефектация, предполетные осмотры, меры предосторожности при заправке топливом и применение внешних источников питания; установленное оборудование и системы кабины;
- порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях;
- эксплуатационные правила грузовых перевозок и перевозки опасных грузов;

Основы полета:

- основы аэродинамики;

Радиотелефония:

- правила ведения связи и фразеология.

3.3.1.3. Опыт.

3.3.1.3.1. Кандидат, выполняя обязанности бортинженера (бортмеханик1), налетал не менее 100 ч под контролем бортинженера (бортмеханик1)-инструктора. полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость включения в этот общий налет (100 ч) времени полетов, выполненных в качестве бортинженера (бортмеханик на утвержденном тренажере, имитирующем реальные условия полета, включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает максимум 50 ч.

3.3.1.3.1.1. Если кандидат имеет налет в качестве пилота, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета такого опыта и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п. 3.3.1.3.1. к времени налета.

3.3.1.3.1.2. Если кандидат выполнял самостоятельное техническое обслуживание на данном типе ВС не менее двух лет, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учёта такого опыта и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п. 3.3.1.3.1. к времени налёта.

3.3.1.3.2. Кандидат имеет эксплуатационный опыт работы, накопленный при выполнении обязанностей бортинженера (бортмеханик под контролем бортинженера(бортмеханик1)-инструктора по крайней мере в следующих областях:

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;

Действия в особых случаях и альтернативные (резервные - процедуры распознавание отклонений в функционировании бортовых систем; применение особых и альтернативных (резервных) процедур; порядок действий в аварийной обстановке:

- распознавание аварийной обстановки;
- применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке.

3.3.1.4. Умения.

3.3.1.4.1. Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве бортинженера воздушного судна обязанности и правила, указанные в п. 3.3.1.3.2., с уровнем компетенции, соответствующим правам обладателя свидетельства бортинженера, а также умение:

- 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;
- применять знания в области аэронавигации;
- выполнять все обязанности члена единого экипажа таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты;
- осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа.

3.3.1.4.2. Использование тренажерного устройства имитации полета для выполнения любых процедур, требуемых с целью демонстрации умений, указанных в п. 3.3.1.4.1., утверждается полномочным органом по выдаче свидетельств, который гарантирует соответствие этого тренажерного устройства имитации полета поставленной задаче.

3.3.1.5. Годность по состоянию здоровья.

Кандидат имеет действующее Медицинское заключение второго класса.

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

3.3.2.1. При условии соблюдения требований, указанных в пп. 1.2.5., 1.2.6. и 1.2.7.1. свидетельство бортинженера (бортмеханик дает его обладателю право выполнять функции бортинженера (бортмеханик на типах воздушных судов, на которых обладатель свидетельства продемонстрировал уровень знаний и умений, определенный полномочным органом по выдаче свидетельств на основании требований, указанных в пп. 3.3.1.2. и 3.3.1.4. и которые применяются для обеспечения безопасности полетов данных типов воздушных судов.

3.3.2.2. Типы воздушных судов, на которых обладателю свидетельства бортинженера (бортмеханик разрешается осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством, указываются в этом свидетельстве.

3.4. Свидетельство бортрадиста

3.4.1. Свидетельство бортрадиста выдается лицам, имеющим:

- возраст не моложе 18 лет;
- среднее образование;
- подготовку в учебном заведении ГА в объеме курсов подготовки по утвержденным АГАТ программам;
- уровень практической подготовленности на ВС данного типа, полученный под руководством назначенных специалистов;
- Медицинское заключение второго класса.

3.4.2. Свидетельство бортрадиста при наличии подготовки на данный тип по утвержденным программам дает право его владельцу выполнять функции бортрадиста в составе экипажей в соответствии с квалификационными отметками.

3.4.3. Для выполнения международных полетов обладатель свидетельства бортрадиста дополнительно проходит подготовку по утвержденным АГАТ программам и демонстрирует способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его в соответствии с п. 1.1.2.

3.4.4. Знания

Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортрадиста, по крайней мере в следующих областях:

Воздушное право:

- правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства штурмана; соответствующие практики и правила обслуживания воздушного движения;

Летные характеристики:

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

Возможности человека:

- возможности человека применительно к бортрадисту, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок.

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;

Навигация:

- методы счисления пути, полеты по изобарической поверхности и правила аэронавигации; 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 аэронавигации;

Эксплуатационные правила:

- понимание и использование такой аэронавигационной документации, как air, потам, авиационные коды, сокращения и карты вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;

Основы полета:

- основы полета;

Радиотелефония:

- правила ведения связи и фразеология.

Глава 4 Свидетельства членов кабинного экипажа.

4.1. Общие правила, касающиеся выдачи свидетельств бортоператора, бортпроводника.

4.1.1. Кандидат, до того, как ему будет выдано свидетельство бортоператора, бортпроводника отвечает таким требованиям к возрасту, знаниям, опыту, умению и годности по состоянию здоровья, которые установлены для данных свидетельств.

4.1.1.1. Кандидат на получение свидетельства бортоператора, бортпроводника демонстрирует способом, определенным полномочным органом по выдаче свидетельств, соответствие таким требованиям к знаниям и умению, которые установлены для данных свидетельств.

4.1.1.2. Свидетельство бортоператора, бортпроводника выдается лицам, имеющим среднее образование и курсы подготовки по утвержденным АГАТ программам.

4.1.1.3. Квалификационная отметка «инструктор» выдается лицам, имеющим: действующее свидетельство специалиста и подготовку по утвержденным АГАТ программам.

4.2. Свидетельство бортоператора грузового воздушного судна.

4.2.1. Свидетельство бортоператора с квалификационной отметкой «бортовой оператор грузового воздушного судна (loud-master)» выдается лицам, имеющим:

- возраст не моложе 18 лет;
- среднее образование;
- специальную подготовку в учебном заведении ГА по утвержденным АГАТ программам;
- уровень практической подготовленности на ВС данного типа, полученный под руководством назначенного лица;
- Медицинское заключение второго класса.

4.2.2. Свидетельство бортового оператора дает право его обладателю выполнять функции **бортоператора** на ВС соответствующего типа в соответствии с квалификационными отметками.

4.2.3. Знания

Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортоператора, по крайней мере в следующих областях:

Воздушное право:

- воздушный кодекс Туркменистана; правила расследования авиационных происшествий; устав о дисциплине работников гражданской авиации; причины авиационных происшествий; правила полетов гражданской авиации Туркменистана;

Летные характеристики:

- руководство по летной эксплуатации воздушного судна (по типам ВС); конструкции воздушного судна; погрузочно-разгрузочное оборудование и его эксплуатация; бытовое оборудование воздушного судна и его эксплуатация; бортовые аварийно-спасательные средства, правила их применения;

Возможности человека:

- возможности человека применительно к бортоператору, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок.

Эксплуатационные правила:

- организация перевозок на воздушном транспорте; требования, предъявляемые к грузам, правила погрузочных и разгрузочных работ. техника безопасности;

Основы полета:

- основы полета.

4.3. Свидетельство бортпроводника.

4.3.1. Свидетельство бортпроводника выдается лицам, имеющим:

- возраст не моложе 18 лет;
- среднее образование;
- специальную подготовку в учебном заведении ГА по утвержденным АГАТ программам;
- уровень практической подготовленности на ВС данного типа, полученный под руководством назначенного лица;
- имеющим Медицинское заключение второго класса.

4.3.2. Свидетельство бортового проводника дает право его обладателю выполнять функции бортпроводника на ВС соответствующего типа в соответствии с квалификационными отметками.

4.3.3. Знания.

Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортпроводника, по крайней мере в следующих областях:

Воздушное право:

- правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства бортпроводника;

Летные характеристики:

- руководство кабинного экипажа (по типам ВС); бытовое оборудование воздушного судна и его эксплуатация; бортовые аварийно-спасательные средства, правила их применения; мультимедийное оборудование воздушного судна;

Возможности человека:

- возможности человека, принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

Эксплуатационные правила:

- организация перевозок на воздушном транспорте; требования, предъявляемые к грузам. правила погрузочных и разгрузочных работ. техника безопасности;

Основы обслуживания пассажиров

- медицинское обслуживание пассажиров; организация обслуживания питанием; технология обслуживания пассажиров;

Глава 5 Классификация членов экипажей.

5.1. Общие требования по классификации.

5.1.1. Первоначальное присвоение класса и выдача свидетельств специалистам, окончившим учебные заведения ГА, проводится на основании решения ВКК и оформляется приказом руководителя АГАТ.

5.1.2. Специалистам, перешедшим работать в предприятия ГА из других министерств и ведомств, первоначальное присвоение класса проводится ВКК после их переподготовки в учебных заведениях ГА, проверки уровня квалификации.

5.1.3. Контроль за организацией подготовки авиационных специалистов для повышения в классе организует председатель и секретарь КК эксплуатанта.

5.1.4. Проверка профессиональных знаний у авиационных специалистов проводится по контрольным вопросам, утверждённым АГАТ в письменном виде.

5.1.5. Ежегодно не позднее 1 октября авиационные организации ГА представляют в МКК (при отсутствии МКК - в ВКК) данные на следующий год на повышение в классе (категории) авиационного персонала ГА.

5.1.6. На основании полученных заявок ВКК АГАТ составляет план-график повышения в классе авиаспециалистов на следующий год, который утверждается председателем ВКК и высылается в авиапредприятия не позднее 10 января.

5.1.7. Руководители (начальники) предприятий, лётных отрядов, начальники отделов и служб несут ответственность за профессиональную подготовку и своевременное прибытие авиационных специалистов в ВКК.

5.1.8. На специалиста для повышения в классе оформляется представление.

5.1.9. Представление на специалистов после проверки знаний и практических навыков специалиста в КК эксплуатанта и положительном заключении, представляются секретарю ВКК.

5.1.10. Представления на специалистов для присвоения первоначального класса и выдаче свидетельства, повышения в классе, выдачи дубликата свидетельства и при замене свидетельства оформляются в двух экземплярах, которые представляются секретарю ВКК.

5.1.11. Кандидаты на повышение в классе, прибывшие в соответствующую квалификационную комиссию, должны иметь при себе:

- свидетельство;
- лётную книжку (для летного состава и бортпроводников);
- книжку диспетчера службы управления воздушного движения;

- диплом (сертификат) об окончании учебного заведения гражданской авиации по специальности (и копия документов);
- медицинское заключение соответствующего класса (сертификат ВЛЭК+копия)
- копия страниц паспорта гражданина Туркменистана где указаны фамилия, имя и отчество на туркменском, русском и английском языках (когда свидетельство выдается впервые, при выдаче дубликата и при замене свидетельства);
- три фотокарточки в форменном костюме, белой сорочке, черном галстуке (фотографии должны быть выполнены на матовой бумаге с овалом в нижней ее части, без головного убора, размером 4 x 5 см).

5.1.12. После проверки представлений и документов, указанных в пункте 5.1.11. и устранения выявленных недостатков секретарь ВКК выписывает авиационному специалисту “Лист оценок” и допускает его к сдаче экзаменов по теоретическим дисциплинам экзаменаторам - членам ВКК и в случае успешной сдачи экзаменов и к заседанию ВКК.

5.1.13. На заседании ВКК кандидата должен представлять лицо командно-летного, командно-руководящего или инструкторского состава данной службы.

5.1.14. Кандидат на присвоение класса проходит проверку профессиональной подготовки. Она включает проверку теоретических знаний по специальным дисциплинам и практической работы по специальности.

5.1.15. Материалы, представленные в ВКК на повышение в классе, действительны в течение трех месяцев с момента утверждения протокола КК руководителем авиапредприятия.

5.1.16. Проверка уровня теоретических знаний по специальным дисциплинам на повышение в классе специалиста производится в двух инстанциях: в КК авиапредприятия и ВКК.

5.1.17. В ВКК проверку теоретических знаний и практической работы по каждой специальной дисциплине проводят специалисты-экзаменаторы, назначенные приказом руководителя АГАТ, а в КК авиапредприятия – специалисты-экзаменаторы, назначенные приказом руководителя авиапредприятия.

5.1.18. Время, отведенное для сдачи экзаменов, определяется из условий до 20 мин. на один экзамен, при условии сдачи не более двух экзаменов в день в ВКК, в КК авиапредприятия - не более трех экзаменов. Сдача экзаменов производится в письменном виде.

5.1.19. Специалисты ГА получившие оценки ниже требуемых при проверке знаний по специальным дисциплинам или практической работе в ВКК (КК

авиапредприятия) в классе не повышаются. Они обязаны в двухнедельный срок подтвердить в соответствующей инстанции свои знания по тем дисциплинам, которые не соответствуют требованиям присвоенного класса и могут быть допущены к повторной проверке для повышения в классе не ранее, чем через три месяца.

5.1.20. Оценки, полученные по теоретическим дисциплинам при повышении в классе в ВКК, действительны в течение 6 месяцев, с момента утверждения протокола ВКК руководителем АГАТ :

- при вводе в строй;
- при допуске к самостоятельной работе;
- при продлении срока действия квалификационных отметок.

5.1.21. Проверка практической работы в полете летного состава, представляемого на повышение в классе через ВКК проводится по утвержденным программам командно-летным, летно-инспекторским, командно-руководящим составом АГАТ и специалистами-экзаменаторами входящим в состав ВКК.

5.1.22. Решение о проверке практической работы специалистом-экзаменатором, не входящим в состав ВКК, принимает председатель ВКК.

5.1.23. Проверка практической работы других авиаспециалистов проводится по утвержденным программам на их рабочих местах.

5.1.24. Оценка практической работы авиаспециалистов проводится по пятибалльной системе, после чего в листе практической проверки указывается вывод: “присвоенному классу соответствует / не соответствует” и “ достоин / не достоин повышения в классе”.

5.1.25. Проверка техники пилотирования, самолетовождения и практической работы в воздухе у кандидатов на повышение в классе производится специалистами экзаменаторами ВКК, имеющими класс выше или такой же как и у проверяемого.

5.1.26. Пилоты и штурманы, выполняющие полеты на самолетах категории L и вертолетах, представляемые на повышение в классе, не имеющие требуемого налета ночью из-за особенностей географического расположения и условий работы, должны иметь общий налет соответственно на 500 часов больше.

5.1.27. Лицам летного состава, принимаемым на летную работу из других министерств и ведомств, первоначальный класс квалификации присваивается после прохождения ими специальной подготовки по программе повышения квалификации или переучивания в учебных заведениях ГА и проверки их уровня квалификации КК авиапредприятия и ВКК. В этом случае, летный состав имевший второй или первый класс специалиста транспортной авиации другого министерства (ведомства) допускается к сдаче на соответствующий класс квалификации через один год полетов на воздушных судах ГА.

5.1.28. Специалисты ГА, пониженные в классе, допускаются к повышению не раньше, чем через год работы по специальности. В этом случае класс квалификации повышается в установленном порядке.

5.1.29. Специалисты ГА, имеющие взыскания за профессиональные нарушения, связанные с обеспечением безопасности полетов, к повышению в классе допускаются не раньше, чем через год с момента их наложения.

5.1.30. Лицо летного состава, допустившее по личной вине авиационное происшествие, допускается к повышению в классе после безаварийного налета не менее 500 часов.

5.2. Правила оформления документов при повышении (понижении) в классе.

5.2.1. После проверки теоретических знаний, практической работы на присвоение класса и личной беседы с кандидатами члены КК авиапредприятия принимают решение о возможности направления специалиста на ВКК, которое заносится в протокол заседания.

5.2.2. Протокол заседания КК авиапредприятия, утвержденный руководителем авиапредприятия, является основанием для направления Представления на специалиста для повышения (понижения) в классе в ВКК. Представления на повышение (понижение) в классе оформляются в двух экземплярах.

5.2.3. Представления на повышение (понижение) в классе, подписанное руководителем авиапредприятия вместе с выпиской из протокола заседания КК авиапредприятия представляются авиационным специалистом секретарю ВКК лично. После проверки представленных документов и устранения выявленных недостатков секретарь ВКК выписывает “Лист оценок ВКК” и авиационный специалист допускается к сдаче экзаменов по теоретическим дисциплинам специалистам-экзаменаторам и членам Высшей квалификационной комиссии ГА и в случае успешной сдачи экзаменов и к заседанию ВКК.

5.2.4. Решение о присвоении (понижении) в классе специалиста принимается на заседании ВКК после оценки теоретических знаний и практических навыков и оформляется протоколом. Протокол заседания ВКК утверждается руководителем АГАТ.

5.2.5. Датой перехода специалиста в более высокий (низкий) класс считается дата утверждения протокола ВКК. Первый экземпляр Представления с датой, номером протокола и решением ВКК о повышении (понижении) в классе хранится в материалах ВКК и по окончании календарного года сдается в архив. Второй экземпляр Представления с датой, номером протокола и решением ВКК о повышении (понижении) в классе заносится в личное дело специалиста.

5.2.6. Нумерация протоколов заседаний ВКК, КК авиапредприятий возобновляется в начале нового календарного года.

5.2.7. Авиационный специалист, направляемый согласно приказа руководителя АГАТ или решением ВКК, КК авиапредприятия для подтверждения (понижения) в классе обязан в течение месяца со дня издания приказа (утверждения протокола КК авиапредприятия) пройти проверку теоретических знаний и практических навыков в Высшей квалификационной комиссии.

5.2.8. Если специалист в месячный срок не прошел проверку по каким-либо причинам (кроме болезни), он отстраняется от выполнения обязанностей до прохождения проверки, а после истечения трех месяцев на ВКК решается вопрос о дальнейшем его использовании.

5.2.9. Направление на ВКК производится в случаях нарушения специалистом требований документов, регламентирующих летную работу, что привело (или могло привести) к прямой угрозе безопасности полетов.

5.2.10. При понижении специалиста в классе свидетельство подлежит замене, кроме случаев понижения авиатехников по технической эксплуатации авиационной техники.

5.2.11. Присвоение класса обладателям свидетельств линейного пилота, пилота коммерческой авиации, штурмана, бортинженера, бортмеханика, бортрадиста, бортоператора грузового ВС, бортпроводника проводится на основании решений полномочного органа по выдаче свидетельств.

5.2.12. Разрешается досрочное повышение в классе авиационных специалистов за проявленное высокое профессиональное мастерство при особых случаях или занимающих руководящие должности в АГАТ.

5.2.13. Лицам летного состава, принимаемым на летную работу из других министерств и ведомств, первоначальный класс квалификации присваивается после прохождения ими специальной подготовки по программе повышения квалификации или переучивания в учебных заведениях ГА и проверки их уровня квалификации КК авиапредприятия и ВКК. В этом случае, летный состав имевший второй или первый класс специалиста транспортной авиации другого министерства (ведомства) допускается к сдаче на соответствующий класс квалификации через один год полетов на воздушных судах ГА.

5.2.14. Класс специалиста гражданской авиации Туркменистана является показателем уровня профессиональной подготовки, присваивается авиационным специалистам с учетом приобретенного опыта и стажа работы в данной специальности.

5.2.15. Проверка уровня теоретических знаний у лиц авиационного персонала ГА проводится по контрольным вопросам, утвержденным полномочным органом по выдаче свидетельств для каждого типа ВС на основании требований следующих пунктов:

- коммерческого пилота - пункт 2.6.1.2.;
- линейного пилота - пункт 2.6.1.2.;
- штурмана - пункт 3.2.1.2.;
- бортинженера (бортмеханик- пункт 3.3.1.2.;
- бортрадиста - пункт 3.4.4.;
- бортоператора - пункт 4.2.3.;
- бортпроводника - пункт 4.3.3.

5.1.4. Присвоение 3 класса специалиста гражданской авиации Туркменистана осуществляется при первоначальной выдаче свидетельств, перечисленных в п. 5.1.4.

Кандидаты на повышении класса должны:

- пройти проверку уровня теоретических знаний;
- уровень практической подготовленности на ВС данного типа;
- иметь положительные выводы лиц, ответственных за подготовку данного специалиста.

5.3. Классификация пилотов.

5.3.1. Общие положения.

5.3.1.1. Кандидат на присвоение класса квалификации пилота должен отвечать следующим требованиям:

- иметь действующий медицинский сертификат;
- иметь специальное образование по специальности “Пилот”;
- знать специальные дисциплины, соответствующие своему свидетельству;
- уметь управлять воздушным судном в соответствии с уровнем профессиональной подготовки, эксплуатировать бортовые системы, пилотажно навигационные комплексы, анализировать метеообстановку и принимать решения по обеспечению безопасности полетов.
- уметь говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на рабочем уровне (не ниже уровня 4) “Шкалы оценки языковых знаний ИКАО”.

5.3.1.2. Проверка техники пилотирования и навигации для присвоения (подтверждения) класса квалификации производится специалистами-экзаменаторами АГАТ или авиапредприятий, имеющими соответствующий допуск .

5.3.1.3. Пилоты, не прошедшие подготовку и не имеющие допуск к выполнению полетов по приборам, не допускаются к выполнению обязанностей командира или второго пилота воздушного судна при выполнении полетов по правилам полетов по приборам (ППП).

5.3.2. Третий класса пилота коммерческой авиации присваивается:

- 1) Налет не менее 100 часов в соответствии с утвержденным курсом учебно летной подготовки летного учебного заведения (учебного центра) гражданской авиации в соответствии с пунктом 2.4.;
- налет 200 часов в качестве пилота - любителя, в том числе: 100 часов самостоятельного налета (из них по маршруту - не менее 20 часов); - 20 часов по приборам;
- 10 часов ночью, или
- 2) налет не менее 150 часов в соответствии с программой подготовки летного учебного заведения другого ведомства , а также переподготовку или повышение квалификации в сертифицированном летном учебном заведении или авиационном учебном центре гражданской авиации.

5.3.2.1. Кандидаты на присвоение квалификации пилота коммерческой авиации третьего класса должны иметь положительную аттестацию и оценки не ниже “четыре” по технике пилотирования и навигации, по специальным дисциплинам.

5.3.3. Второй класс пилота коммерческой авиации присваивается:

- командирам самолетов категории L и вертолетов, имеющих общий безаварийный налет не менее 1500 часов, в том числе самостоятельный налет не менее 500 часов и ночной налет не менее 10 часов;
- вторым пилотам вертолетов, имеющих безаварийный налет не менее 2000 часов, являющимся кандидатами на ввод в строй по программе

командира воздушного судна;

5.3.4. Кандидаты на присвоение квалификации пилота коммерческой авиации второго класса должны иметь стаж летной работы в качестве коммерческого пилота третьего класса не менее двух лет, положительную аттестацию и оценку “пять” по технике пилотирования и навигации, по предметам “Правила полетов гражданской авиации Туркменистана”, “Руководство по летной эксплуатации ВС” и не ниже “четыре” - по остальным специальным дисциплинам, указанным в Приложении № 11 «Инструкции по проведению процедур, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Туркменистана» (для пилота).

5.3.5. Первый класс пилота коммерческой авиации присваивается:

- пилотам, имеющим общий налет не менее 3000 часов, из них 100 часов ночью, самостоятельный налет не менее 1000 часов,
- или общий налет не менее 2500 часов, из них 100 часов ночью, самостоятельный налет не менее 2000 часов ;
- кандидат должен иметь допуск к полетам по предельному производственному метеоминимуму погоды для той местности, где выполняет летную работу и квалификационную отметку на право полетов по ППП;

5.3.6. Кандидаты, представляемые к присвоению квалификации пилота коммерческой авиации первого класса должны иметь стаж работы в качестве пилота коммерческой авиации второго класса не менее трех лет, положительную аттестацию и оценку “пять” по технике пилотирования и навигации, по предметам “Правила полетов гражданской авиации Туркменистана”, “Руководство по летной эксплуатации ВС” и “Практическая аэродинамика” и не ниже “четыре” - по остальным специальным дисциплинам, указанным в Приложении № 11 «Инструкции по проведению процедур, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Туркменистана» (для пилота).

5.3.7. Третий класс линейного пилота присваивается:

- выпускникам летных учебных заведений гражданской авиации, имеющим общий налет 1500 часов прошедшим подготовку и проверку техники пилотирования и навигации на многодвигательном самолете или вертолете, отвечающем требованиям п 5.4.2. настоящих Правил;
- выпускникам летных учебных заведений другого ведомства, имеющим налет на многодвигательном самолете (вертолете) транспортной авиации не менее 1500 часов и прошедших переподготовку или курсы повышения квалификации на воздушном судне гражданской авиации;
- пилотам, обладателям свидетельства пилота коммерческой авиации (третьего, второго и первого класса) имеющим налет не менее 1500 часов (в соответствии с п. 2.6.3.1.1 Приложения №1 к Конвенции о международной гражданской авиации) , диплом об окончании учебного

заведения ГА по специальностям, связанным с эксплуатацией воздушного транспорта и прошедшим переподготовку на воздушном судне более высокой категории;

- пилотам, обладателям свидетельства пилота-любителя, имеющим общий налет не менее 1500 часов, в том числе 250 часов самостоятельного налета, 20 часов налета по приборам, 10 часов налета ночью, прошедшим полный курс переподготовки на воздушное судно гражданской авиации.

5.3.8. Кандидаты, представляемые к присвоению квалификации линейного пилота третьего класса должны иметь положительную аттестацию и оценки не ниже “четыре” по технике пилотирования и навигации, по специальным дисциплинам, указанным в Приложении № 11 «Инструкции по проведению процедур, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Туркменистана» (для пилота).

5.3.9. Второй класс линейного пилота присваивается:

- командирам самолетов категории М, имеющим общий безаварийный налет не менее 2000 часов, из них 300 часов ночью, в том числе 1000 часов самостоятельно и допущенных к выполнению полетов по минимуму 1-й категории ИКАО или по минимуму, приравненному к 1-й категории (50 x 700 м);
- линейным пилотам третьего класса, имевших квалификацию пилота второго или первого класса коммерческой авиации, через один год полетов на ВС категории М или Н ;
- вторым пилотам самолетов категории М и Н, имеющим общий безаварийный налет не менее 3000 часов, из них 500 часов ночью, или 1000 часов самостоятельно на самолетах категории L и/или М;
- пилотам вертолетов, допущенным к полетам по правилам полетов по приборам, имеющим общий безаварийный налет не менее 2000 часов, в том числе самостоятельный налет не менее 500 часов и ночной налет не менее 10 часов, допущенным к производственным полетам по предельному минимуму погоды для той местности, где базируется авиакомпания;

5.3.10. Кандидаты, представляемые к присвоению квалификации линейного пилота второго класса, должны иметь стаж летной работы в качестве линейного пилота третьего класса не менее двух лет, положительную аттестацию и оценку “пять” по технике пилотирования и навигации и по предметам “Правила полетов гражданской авиации Туркменистана” и “Руководство по летной эксплуатации воздушного судна” и не ниже “четыре” - по остальным специальным дисциплинам, указанным в Приложении № 11 «Инструкции по проведению процедур, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Туркменистана» (для пилота).

5.3.11. Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость сохранения ранее имевшегося класса пилота коммерческой авиации.

5.3.12. Первый класс линейного пилота присваивается:

- командирам многодвигательных самолетов категории М и Н, имеющим общий налет 4000 часов, из них самостоятельный налет на указанных в настоящем пункте самолетах не менее 1000 часов или общий самостоятельный налет не менее 1500 часов, из которых 500 часов на многодвигательных самолетах, налет ночью не менее 500 часов, допуск к полетам по метеоминимуму 1-й категории или предельному метеоминимуму для не категорированных воздушных судов в качестве командира воздушного судна многодвигательного самолета или в качестве второго пилота самолета категории М и Н в составе экипажа ;
- вторым пилотам самолетов категории М и Н, имеющим общий безаварийный налет не менее 5000 часов, из них 1000 часов ночью, общий самостоятельный налет не менее 1500 часов, из которых 500 часов на многодвигательных самолетах, налет ночью не менее 1000 часов, допуск к полетам по метеоминимуму 1-й категории или предельному метеоминимуму для некатегорированных воздушных судов в качестве второго пилота самолета категории М и Н в составе экипажа;
- пилотам вертолетов, допущенных к полетам по правилам полетов по приборам и имеющим общий налет не менее 3000 часов, из них 100 часов ночью, самостоятельный налет на вертолетах не менее 1000 часов, допущенных к производственным полетам по предельному метеоминимуму погоды для той местности, где базируется авиакомпания.

5.3.13. Кандидаты, представляемые к присвоению квалификации линейного пилота первого класса, должны иметь стаж летной работы в качестве линейного пилота второго класса не менее трех лет, положительную аттестацию и оценку “пять” по технике пилотирования и навигации, специальным дисциплинам: “Правила полетов ГА”, “Руководство по летной эксплуатации ВС”, “Практическая аэродинамика” и не ниже “четыре” - по остальным специальным дисциплинам, указанным в Приложении № 11 «Инструкции по проведению процедур, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Туркменистана» (для пилота).

5.3.14. Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость сохранения ранее имевшегося класса пилота коммерческой авиации.

5.4. Классификация штурманов.

5.4.1. Общие положения.

5.4.1.1. Кандидат на получение свидетельства и присвоение класса квалификации штурмана должен отвечать следующим требованиям:

- иметь образование в объеме штурманского учебного заведения, специального учебного заведения ГА, а из числа пилотов и бортрадистов пройти подготовку по специальным программам учебного центра по переучиванию;
- знать специальные дисциплины, указанные в пункте 3.2.;
- владеть установленными методами самолетовождения, уметь эксплуатировать на земле и в полете навигационно-пилотажное оборудование ;
- уметь вести двустороннюю радиотелефонную связь, анализировать метеорологическую обстановку, читать топографические и радионавигационные карты и пользоваться ими в полете, принимать на слух сигналы приводных радиостанций;
- уметь говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на рабочем уровне (не ниже уровня 4) “Шкалы оценки языковых знаний ИКАО” (Приложения 1 к настоящему Руководству).

5.4.2. Третий класс штурмана присваивается:

- закончившим полный курс обучения на штурманских факультетах, отделениях летных учебных заведений, и по специальным программам на основании решения Государственной экзаменационной комиссии, заключения ВКК и приказа руководителя АГАТ.

5.4.3. Кандидаты, представляемые к присвоению третьего класса штурмана, должны иметь положительную аттестацию, оценку не ниже "четыре" по технике самолетовождения и по специальным дисциплинам, указанные в пункте 3.2.

5.4.4. Второй класс штурмана присваивается:

- штурманам самолетов категории L и вертолетов всех типов при безаварийном самостоятельном налете в должности штурмана не менее 1500 час;
- штурманам самолетов категории M и H - при безаварийном самостоятельном налете в должности штурмана не менее 1500 час, из них 200 час ночью;
- штурманам переученным из числа пилотов и бортрадистов – при общем безаварийном налете не менее 3000 часов, из них 750 часов в качестве штурмана ВС;

- кандидаты, представляемые к присвоению 2-го класса штурмана, должны иметь стаж летной работы в качестве штурмана 3-го класса не менее 2-х лет, положительную аттестацию, оценку "пять" по технике самолетовождения и по специальным дисциплинам: "Правила полетов гражданской авиации Туркменистана", "Самолетовождение. НШС, JEPESEN, Правила ведения радиосвязи" и не ниже "четыре" по остальным специальным дисциплинам, указанных в пункте 3.2.
- проверка техники самолетовождения у кандидатов на присвоение второго класса штурмана проводится специалистами-экзаменаторами штурманского состава ВКК или КК эксплуатанта, имеющими соответствующий допуск.

5.4.5. Первый класс штурмана присваивается:

- штурманам самолетов категории М и Н при общем налете в должности штурмана не менее 3000 час, из них 500 часов ночью;
- штурманам самолетов категории L и вертолетов всех типов при общем налете в должности штурмана не менее 4000 час, из них 200 час ночью;
- штурманам, переученным из числа пилотов и бортрадистов, имеющих общий налет не менее 4500 часов и налёт в должности штурмана воздушных судов категории М и Н не менее 3000 часов, из них 500 часов ночью.
- кандидаты, представленные к присвоению первого класса, должны иметь стаж летной работы в качестве штурмана 2-го класса не менее трех лет, оценку "пять" по технике самолетовождения, предметам "Правила полетов гражданской авиации Туркменистана", "Самолетовождение. НШС. JEPESEN. Правила ведения радиосвязи" и "Руководство по летной эксплуатации" и не ниже "четыре"- по остальным дисциплинам указанных в пункте 3.2.

5.4.6. Проверка техники самолетовождения у кандидатов на присвоение первого класса проводится специалистами-экзаменаторами ВКК или КК эксплуатанта, имеющими соответствующий допуск.

5.4.7. При повышении (подтверждении) класса, при продлении срока действия квалификационных отметок штурманы сдают экзамены по специальным дисциплинам указанных в пункте 3.2.

5.5. Классификация бортинженеров.

5.5.1. Общие положения.

5.5.1.1. Кандидат на получение свидетельства и присвоение класса квалификации "бортинженер" должен отвечать следующим требованиям:

- иметь высшее авиационное образование (специальность инженермеханик по эксплуатации воздушных судов) и пройти специальную подготовку по утвержденным программам;
- знать специальные дисциплины, указанных в пункте 3.3.;
- уметь эксплуатировать воздушное судно и его системы на земле и в полете в соответствии с обязанностями бортинженера, предусмотренными Руководством по летной эксплуатации воздушного судна данного типа.

5.5.1.2. Проверка практической работы на тренажере и в полете у кандидатов на повышение (подтверждение) класса, на продление срока действия квалификационных отметок проводится специалистами-экзаменаторами ВКК или КК эксплуатанта, имеющими соответствующий допуск.

5.5.1.3. При повышении (подтверждении) класса, при продлении срока действия квалификационных отметок бортинженеры сдают экзамены по специальным дисциплинам указанных в пункте 3.3.

5.5.2. Третий класс бортинженера присваивается:

- специалистам ГА, соответствующим требованиям п. 5.5.1.1. настоящих Правил, получившим допуск к самостоятельной работе в качестве бортинженера;
- выпускникам высших авиационных учебных заведений, прошедшим подготовку по специализации “Бортинженер”, свидетельство бортинженера выдается одновременно с получением диплома с последующим допуском к самостоятельной работе после прохождения программ стажировки и ввода в строй.

5.5.3. Кандидаты, представленные к присвоению третьего класса бортинженера, должны пройти проверку практических навыков работы на тренажере и в полете на оценку не ниже “четыре” и сдать экзамены по специальным дисциплинам, указанных в пункте 3.3., на оценку не ниже “четыре”.

5.5.4. Второй класс бортинженера присваивается:

- бортинженерам, имеющим общий стаж летной работы в качестве бортинженера третьего класса не менее 3-х лет и самостоятельный налет не менее 1500 часов;
- кандидаты, представляемые к присвоению второго класса бортинженера, должны пройти проверку практических навыков работы на тренажере и в полете на оценку не ниже "пять", иметь положительную аттестацию и сдать экзамены по специальным дисциплинам указанных в пункте 3.3.

5.5.5. Первый класс бортинженера присваивается:

- бортинженерам, имеющим общий стаж летной работы в качестве бортинженера второго класса не менее 3-х лет и самостоятельный налет не менее 3000 часов;
- кандидаты, представляемые к присвоению первого класса бортинженера, должны пройти проверку практических навыков работы на тренажере и в полете на оценку "пять", иметь положительную аттестацию и сдать экзамены по специальным дисциплинам, указанных в пункте 3.3. на оценки "пять".

5.6. Классификация бортмехаников.

5.6.1. Общие положения.

5.6.1.1. Кандидат на получение свидетельства и присвоение квалификации “бортмеханика” должен отвечать следующим требованиям:

- иметь высшее (Инженер-механик по эксплуатации воздушных судов и двигателей) или среднее специальное образование (Техник-механик по эксплуатации воздушных судов и двигателей) и пройти специальную подготовку по утвержденным программам;
- знать специальные дисциплины, указанных в пункте 3.3.;
- уметь эксплуатировать воздушное судно и его системы на земле и в полете в соответствии с обязанностями бортмеханика, предусмотренными Руководством по летной эксплуатации воздушного судна данного типа.

5.6.2. Третий класс бортмеханика присваивается:

- кандидаты, представляемые к присвоению третьего класса бортмеханика, должны пройти проверку практических навыков работы на тренажере и в полете на оценку не ниже "четыре", иметь положительную аттестацию и сдать экзамены по всем дисциплинам, указанных в пункте 3.3.;

5.6.3. Второй класс бортмеханика присваивается:

- бортмеханикам, имеющим стаж летной работы в качестве бортмеханика третьего класса не менее 3-х лет и самостоятельный налет не менее 1500 час;
- кандидаты, представляемые к присвоению 2-го класса бортмеханика, должны иметь положительную аттестацию, пройти проверку практических навыков работы на тренажере и в полете на оценку "пять", и сдать экзамены по специальным дисциплинам, указанных в пункте 3.3. на оценку "пять".

5.6.4. Первый класс бортмеханика присваивается:

- бортмеханикам, имеющим стаж летной работы в качестве бортмеханика второго класса не менее 3-х лет и самостоятельный налет не менее 3000 час;
- кандидаты, представляемые к присвоению первого класса бортмеханика, должны иметь положительную аттестацию, пройти проверку практических навыков работы на тренажере и в полете на оценку "пять", и сдать экзамены по специальным дисциплинам, указанных в пункте 3.3. на оценку "пять".

- 5.6.5. Проверка практической работы на тренажере и в полете у кандидатов на повышение (подтверждение) класса, на продление срока действия квалификационных отметок проводится специалистами-экзаменаторами ВКК или КК авиапредприятий, имеющими соответствующий допуск.
- 5.6.6. При повышении (подтверждении) класса, при продлении срока действия квалификационных отметок бортмеханики сдают экзамены по специальным дисциплинам указанных в пункте 3.3.

5.7. Классификация бортрадистов.

5.7.1. Общие положения.

5.7.1.1. Кандидат на получение свидетельства и присвоение квалификации бортрадиста должен отвечать следующим требованиям:

- иметь среднее образование и пройти специальную подготовку по утвержденным программам;
- знать специальные дисциплины, указанных в пункте 3.4.;
- уметь говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на рабочем уровне (не ниже уровня 4) “Шкалы оценки языковых знаний ИКАО” (Приложение 1) и обеспечивать ведение двусторонней радиотелефонной связи в соответствии с Правилами фразеологии радиообмена между экипажами воздушных судов и диспетчерами службы управления воздушным движением;
- эксплуатировать в соответствии с Руководством по летной эксплуатации воздушного судна бортовое радиосвязное и электрооборудование, принимать на слух сигналы приводных радиостанций, уметь применять кодовые выражения.

5.7.2. Третий класс бортрадиста присваивается:

- специалистам, получившим допуск к самостоятельной работе в качестве бортрадиста, знания, которых соответствуют требованиям указанных в пункте 3.4. настоящего Руководства;
- кандидаты, представляемые к присвоению третьего класса бортрадиста, должны иметь положительную аттестацию, пройти проверку практической работы в полете с оценкой не ниже "четыре", и сдать экзамены по специальным дисциплинам, указанных в пункте 3.4. на оценки не ниже "четыре".

5.7.3. Второй класс бортрадиста присваивается:

- бортрадистам, имеющим стаж летной работы в качестве бортрадиста третьего класса не менее трех лет и самостоятельный налет не менее 1500 час., а переученным из числа пилотов не менее 50% в качестве бортрадиста;
- кандидаты, представляемые к присвоению второго класса бортрадиста, должны иметь положительную аттестацию, пройти проверку практической работы в полете с оценкой "пять", и сдать экзамены по специальным дисциплинам, указанных в пункте 3.4. на оценку "пять".

5.7.4. Первый класс бортрадиста присваивается:

- бортрадистам, имеющим стаж летной работы в качестве бортрадиста второго класса не менее 3-х лет и самостоятельный налет не менее 3000 час, а переученным из числа пилотов - не менее 50% в качестве бортрадиста;
- кандидаты, представляемые к присвоению первого класса бортрадиста, должны иметь положительную аттестацию, пройти проверку практической работы в полете с оценкой "пять" и сдать экзамены по специальным дисциплинам, указанных в пункте 3.4. на оценку "пять".

5.7.5. Проверка практической работы в воздухе у кандидатов на повышение (подтверждение) класса, на продление срока действия квалификационных отметок проводится специалистами-экзаменаторами и членами ВКК, КК эксплуатанта.

5.7.6. При повышении (подтверждении) класса и при продлении срока действия квалификационных отметок бортрадисты сдают экзамены по специальным дисциплинам указанных в пункте 3.4.

5.8. Классификация бортоператоров грузовых ВС.

5.8.1. Общие положения.

5.8.1.1. Кандидат на получение свидетельства и присвоение класса квалификации бортоператора грузового воздушного судна должен отвечать следующим требованиям :

- иметь среднее образование и специальную подготовку в учебном заведении ГА по утвержденным программам ;
- знать специальные дисциплины, указанных в пункте 4.2.;
- уметь эксплуатировать оборудование воздушного судна на земле и в полете в соответствии с обязанностями бортоператора, предусмотренными Руководством по летной эксплуатации воздушного судна данного типа.

5.8.2. Третий класс бортоператора грузового ВС присваивается:

- специалистам, получившим допуск к самостоятельной работе в качестве бортоператора грузового ВС, знания указанных в пункте 4.2.;
- кандидаты, представляемые к присвоению третьего класса бортоператоров грузового ВС, должны пройти проверку практической работы в рейсовых условиях с оценкой не ниже "четыре", иметь положительную аттестацию и сдать экзамены по всем специальным дисциплинам, указанных в пункте 4.2., на оценку - не ниже "четыре".

5.8.3. Второй класс бортоператора грузового ВС присваивается:

- бортоператорам, имеющим стаж летной работы в качестве бортоператора третьего класса не менее трех лет и самостоятельный налет не менее 1500 час ;
- кандидаты, представляемые к присвоению второго класса бортоператора, должны пройти проверку практических навыков в рейсовых условиях на оценку "пять", иметь положительную аттестацию и сдать экзамены по специальным дисциплинам, указанных в пункте 4.2. на оценку "пять".

5.8.4. Первый класс бортоператора грузового ВС присваивается:

- бортоператорам грузовых ВС, имеющим стаж летной работы в качестве бортоператора второго класса не менее 3-х лет и самостоятельный налет не менее 3000 часов;
- кандидаты, представляемые к присвоению первого класса бортоператора грузового ВС, должны пройти проверку практических навыков в рейсовых условиях на оценку "пять", иметь положительную

аттестацию и сдать экзамены по специальным дисциплинам, указанных в пункте 4.2. на оценку "пять".

- 5.8.5. Проверка практической работы в рейсовых условиях у кандидатов по повышению (подтверждению) класса и продлению срока действия квалификационных отметок проводится специалистами-экзаменаторами ВКК, КК авиапредприятий.
- 5.8.6. При повышении (подтверждении) класса и при продлении срока действия свидетельства бортоператоры сдают экзамены по специальным дисциплинам указанных в пункте 4.2.

5.9. Классификация бортпроводников.

5.9.1. Общие положения.

5.9.1.1. Кандидат на получение свидетельства и присвоение класса квалификации бортпроводника должен отвечать следующим требованиям :

- пройти медицинское освидетельствование во врачебно-летных экспертных комиссиях ГА для установления годности к летной работе;
- иметь среднее образование и специальную подготовку в учебном заведении ГА по утвержденным программам ;
- знать специальные дисциплины в объеме, указанных в пункте 4.3.;
- уметь четко и своевременно проводить комплекс мероприятий по обеспечению безопасности пассажиров на воздушном судне, применять все виды обслуживания в полете, грамотно эксплуатировать в полете буфетно-кухонное электрооборудование и оборудование общего назначения, оформлять рейсовую документацию бортпроводника;
- уметь четко и ясно изъясняться на государственном языке и английском языках.

5.9.2. Третий класс бортпроводника ГА присваивается:

- по окончании первичной подготовки в учебном заведении гражданской авиации и с обязательным заключением бортпроводника-инструктора: достоин(а) присвоения квалификации бортпроводника третьего класса.

5.9.3. Второй класс бортпроводника ГА присваивается:

- бортпроводникам, имеющим стаж летной работы в качестве бортпроводника третьего класса не менее трех лет и общий налет не менее 2000 часов ;
- кандидат должен иметь положительную аттестацию и оценку “пять” по проверке практической работы в полете, по специальным дисциплинам, указанных в пункте 4.3. и не ниже "пять" – по остальным специальным дисциплинам, в совершенстве владеть технологией обслуживания пассажиров, в том числе пассажиров первого или бизнескласса, на воздушных судах всех типов, эксплуатируемых в авиапредприятии.

5.9.4. Первый класс бортпроводника ГА присваивается:

- бортпроводникам, имеющим стаж летной работы в качестве бортпроводника второго класса не менее трех лет и общий налет не менее 4000 час;
- кандидат должен иметь положительную аттестацию и оценку “пять” по проверке практической работы в полете и по специальным дисциплинам, указанных в пункте 4.3., в совершенстве владеть

технологией обслуживания пассажиров, в том числе пассажиров первого или бизнескласса, на воздушных судах всех типов, эксплуатируемых в авиапредприятии.

- 5.9.5. Проверка практической работы в полете на повышение (подтверждение) класса, на продление срока действия квалификационных отметок производится специалистами экзаменаторами ВКК, КК эксплуатанта.
- 5.9.6. При повышении (подтверждении) класса и при продлении срока действия квалификационных отметок бортпроводники сдают экзамены по специальным дисциплинам указанных в пункте 4.3.

5.10. Дополнительные положения:

- 5.10.1. Обладатель свидетельства, допустивший по личной вине авиационное происшествие, допускается к повышению в классе после налета не менее 500 часов после этого происшествия. обладатели свидетельств, имеющие административные взыскания, связанные с выполнением полетов, к повышению в классе допускаются не ранее чем через год с момента их наложения.
- 5.10.2. Датой перехода лица авиационного персонала ГА в более высокий (низкий) класс считается дата утверждения протокола заседания квалификационной комиссии. дата и номер протокола заседания квалификационной комиссии с решением о повышении (понижении) в классе заносится в свидетельство лица авиационного персонала ГА, а выписка из указанного протокола помещается в его личное дело.
- 5.10.3. Специалистам, перешедшим работать в авиапредприятия ГА из других министерств и ведомств, первоначальное присвоение класса ГА проводит полномочный орган по выдаче свидетельств после их переподготовки на ВС эксплуатирующийся в гражданской авиации и проверки уровня квалификации в соответствии с требованиями настоящего руководства.
- 5.10.4. Лицам летного состава, принимаемым на летную работу из других министерств и ведомств, первоначальный класс квалификации присваивается после прохождения ими специальной подготовки по программе повышения квалификации или переучивания в учебных заведениях ГА и проверки их уровня квалификации КК авиапредприятия и ВКК. В этом случае, летный состав имевший второй или первый класс специалиста транспортной авиации другого министерства (ведомства) допускается к сдаче на соответствующий класс квалификации через один год полетов на воздушных судах ГА.
- 5.10.5. Проверка уровня теоретических знаний у лиц авиационного персонала ГА проводится по контрольным вопросам, утвержденным полномочным органом по выдаче свидетельств.
- 5.10.6. Для повышения в классе на лицо авиационного персонала ГА оформляется представление по установленной форме согласно инструкции по проведению процедур, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Туркменистана.
- 5.10.7. Направление в ВКК для подтверждения (понижения) в классе производится в случаях нарушения специалистом требований документов, регламентирующих летную работу, что привело (или могло привести) к угрозе безопасности полетов.

- 5.10.8. Специалист, направленный в ВКК для подтверждения (понижения) в классе, в течение месяца со дня принятия соответствующего решения проходит проверку практической работы и знаний специальных дисциплин, в объеме присвоенного класса.
- 5.10.9. Если специалист в месячный срок не прошел проверку по неуважительным причинам, он отстраняется от выполнения обязанностей до прохождения проверки, а после трех месяцев в ВКК решается вопрос о дальнейшем его использовании.
- 5.10.10. Специалист авиационного персонала ГА, которому понижен класс, допускается к повышению в классе не ранее чем через год работы по специальности. 5.2.7. специалист авиационного персонала ГА, имеющий взыскание за профессиональные нарушения, связанные с обеспечением безопасности полетов, к повышению в классе допускается не ранее чем через год работы по специальности.
- 5.10.11. Летный состав, допустивший по личной вине авиационное происшествие, допускается к повышению в классе после налета не менее 500 часов.

Глава 6 Квалификационные отметки, вносимые в свидетельство.

6.1. Квалификационные отметки о классе самолётов.

6.1.1. В свидетельства, предоставляющие право выполнять функции пилота, в случаях, установленных данным руководством, вносятся квалификационные отметки о классе самолётов:

- самолет с одним двигателем, сухопутный (Airplane Single Engine Land - ASEL);
- гидросамолёт с одним двигателем (Airplane Single Engine Sea - ASES);
- самолет многодвигательный, сухопутный (Airplane Multi Engine Land - AMEL);
- гидросамолёт многодвигательный (Airplane Multi Engine Sea - AMES).

6.2. Квалификационные отметки о типе воздушного судна.

6.2.1. В свидетельства частного пилота, свидетельство коммерческого пилота, свидетельство пилота многочленного экипажа, свидетельство линейного пилота, свидетельство штурмана, свидетельство бортинженера, вносятся квалификационные отметки о типе воздушного судна, указанные в «Инструкции по проведению процедур, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Туркменистана», при отсутствии обозначения типа воздушного судна, отметка о типе воздушного судна указывается в соответствии с сертификатом типа (аттестатом о допуске к эксплуатации) воздушного судна.

В случае, если функции пилота ограничиваются только функциями второго пилота, то после квалификационной отметки о типе воздушного судна указывается "Co-pilot".

6.3. Квалификационные отметки о классе сверхлегкого воздушного судна.

6.3.1. В свидетельство пилота сверхлёгкого воздушного судна вносятся квалификационные отметки о классе сверхлегкого воздушного судна:

- СВС с балансирным управлением (Weight-shift control);
- СВС с аэродинамическим управлением (Aerodynamic control);
- СВС со смешанным управлением (Mixed control).

6.4. Квалификационные отметки о праве полетов по приборам.

6.4.1. В свидетельство частного пилота, свидетельство коммерческого пилота вносятся квалификационные отметки о праве полетов по приборам с указанием вида воздушного судна, на котором разрешено выполнять полеты по правилам полетов по приборам:

- полеты по правилам полетов по приборам - самолёт (Instrument airplane);
- полеты по правилам полетов по приборам - вертолёт (Instrument helicopter).

6.4.2. В свидетельство пилота планера, свидетельство пилота свободного аэростата вносятся квалификационные отметки о праве полетов по приборам - "полеты по правилам полетов по приборам (Instrument)".

6.5. Квалификационная отметка инструктора.

6.5.1. В свидетельство, предоставляющее право выполнять функции члена экипажа воздушного судна, а также диспетчера управления воздушным движением, вносится квалификационная отметка инструктора (Instructor).

Приложение 1. Требования к владению языками, используемыми в радиотелефонной связи.

1. Общие положения

Примечание. Требования ИКАО к владению языками включают холистические критерии, изложенные в разделе 2, и рабочий уровень (уровень 4) ИКАО шкалы оценки языковых знаний ИКАО, приведенной в дополнении а. требования к знанию языков применяются при использовании фразеологии и разговорного языка. Для удовлетворения требованиям к владению языками, содержащимся в разделе 1.12. главы 1, кандидат на получение свидетельства или обладатель свидетельства демонстрирует приемлемым для полномочного органа, выдающего свидетельство, способом соответствие холистическим критериям, изложенным в разделе 2, и рабочему уровню (уровень 4) ИКАО шкалы оценки языковых знаний, приведенной в дополнении А.

2. Холистические критерии

Профессионалы:

- свободно общаются только в процессе речевой связи (телефонная, радиотелефонная) и при непосредственных контактах;
- недвусмысленно и четко изъясняются по общим, конкретным и связанным с работой вопросам;
- используют соответствующие методы связи для обмена сообщениями и для распознавания и устранения недопонимания (например, посредством проверки, подтверждения или уточнения информации) вообще или в связанной с работой контексте;
- успешно и относительно легко решают лингвистические проблемы при усложнении или непредвидимом изменении событий в процессе штатной рабочей ситуации или выполнения известной задачи связи;
- используют диалект или акцент, которые понятны для авиационного сообщества.

Дополнение А. Шкала ИКАО для оценки уровня владения языком

1.1. профессиональный, продвинутый и рабочий уровни

уровень	произношение имеют в виду диалект и/или акцент, понятные для авиационного сообщества	конструкции соответствующие грамматические конструкции и строй предложений определяются лингвистическими функциями, соответствующими конкретной задаче	словарный запас	беглость речи	понимание	общение
профессиональный уровень 6	произношение, ударение, ритм и интонация, несмотря на возможное влияние родного языка или региональных особенностей, практически никогда не препятствуют пониманию	постоянно соблюдаются базовые и сложные грамматические конструкции, и строй предложений	словарный запас и правильность его использования достаточны для эффективного общения по широкому кругу знакомых и незнакомых тем. словарный запас идиоматичен, насыщен нюансами и стилистически окрашен	способен естественно и без усилий говорить в течение продолжительного времени. разнообразит речь стилистически, например, для акцентирования отдельных моментов. правильно и легко употребляет структурные элементы речи и связки	уверенное понимание практически во всех ситуациях, включая понимание лингвистических и культурных тонкостей	легко общается практически во всех ситуациях. воспринимает 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	постоянно соблюдаются базовые грамматические конструкции и строй предложений. попытки использовать сложные конструкции, но с ошибками,	словарный запас и правильность его использования достаточны для эффективного общения на общие, конкретные и связанные с	способен относительно легко говорить в течение длительного времени на известные темы, однако может не разнообразить речь стилистически.	точное понимание общих, конкретных и связанных с работой тем и практически полное понимание при возникновении у говорящего	реагирует незамедлительно, надлежащим образом и информативно. эффективно поддерживает

<p>рабочий уровень 4</p>	<p>препятствуют пониманию</p> <p>произношение, ударение, ритм и интонация подвержены влиянию родного языка или региональных особенностей, но лишь в отдельных случаях препятствуют пониманию</p>	<p>которые иногда искажают смысл</p> <p>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</p>	<p>работой темы. уверенно и правильно используются парафразы. словарный запас иногда идиоматичен</p> <p>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</p>	<p>может использовать правильные структурные элементы и связки</p> <p>поддерживает разговор в течение определенного времени в надлежащем темпе. иногда беглость речи нарушается при переходе от использования стандартных оборотов или заученных языковых штампов к непринужденному обмену, однако это не препятствует эффективному общению. в ограниченном объеме может использовать эмфатические элементы и связки. "слова-паразиты" не препятствуют пониманию</p>	<p>лингвистических или ситуационных трудностей, или при неожиданном повороте событий. способен воспринимать различные речевые вариации (диалект и/или акцент) или стилистические уровни</p> <p>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</p>	<p>диалог "говорящий – слушающий"</p> <p>реагирует, как правило, незамедлительно, надлежащим образом и информативно. иницирует и поддерживает обмен даже при непредвиденном повороте событий. правильно устраняет явное недопонимание посредством проверки, подтверждения или уточнения</p>
----------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Приложение 1 ДОП А-1

1.2. уровень ниже рабочего, начальный уровень и уровень ниже начального

уровень	произношение имеются в виду диалект и/или акцент, понятные для авиационного сообщества	конструкции соответствующие грамматические конструкции и строй предложений определяются лингвистическими функциями, соответствующими конкретной задаче	словарный запас	беглость речи	понимание	общение
уровни 4, 5 и 6 на предыдущей странице						
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 парафразы	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 предсказуемых ситуациях. в целом неудовлетворительная работа при неожиданном повороте событий
начальный уровень 2	произношение, ударение, ритм и интонация в сильной	демонстрируется лишь ограниченное соблюдение некоторых	словарный запас ограничен и включает только	может произносить очень короткие заученные фразы с	понимание отдельных и заученных фраз,	реакция замедленная и зачастую

	степени подвержены влиянию родного языка или региональных особенностей и, как правило, препятствуют пониманию	простых заученных грамматических конструкций и форм предложений	отдельные слова и заученные фразы	частыми паузами и препятствующим пониманию использованием "слов-паразитов" при выборе выражений и артикуляции менее знакомых слов	когда они и тщательно и медленно артикулируются	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).