|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **СОДЕРЖАНИЕ** | | | | | |
|  |  |  |  |  | Страница |
| Лист регистрации изменений | | | | | 5 |
| Глава 1 | Определения. сокращения и общие правила, касающиеся свидетельств ………………………………………………… | | | | 6 |
| § 1. | Определения…………………………………………………. | | | | 6 |
| § 2. | Сокращения………………………………………………….. | | | | 19 |
| § 3. | Общие правила, касающиеся свидетельств………………... | | | | 21 |
| 1. | Авиационный персонал гражданской авиации Кыргызской Республики, которому выдаются свидетельства …………. | | | | 21 |
| 2. | Допуск к работе в качестве члена лётного экипажа ………. | | | | 21 |
| 3. | Выдача свидетельств, конверсия, признание свидетельств | | | | 22 |
| 4. | Права обладателя свидетельства …………………………… | | | | 25 |
| 5. | Годность по состоянию здоровья …………………………... | | | | 25 |
| 6. | Действительность свидетельств …………………………… | | | | 28 |
| 7. | Ограничения по состоянию здоровья ……………………… | | | | 30 |
| 8. | Употребление психоактивных веществ …………………… | | | | 31 |
| 9. | Подготовка по утвержденной программе и утверждённая учебная организация ……………………………………….. | | | | 31 |
| 10. | Владение языками ………………………………………….. | | | | 32 |
| 11. | Проверка знаний и умений …………………………………. | | | | 33 |
| 12. | Документация для выдачи свидетельства …………………. | | | | 34 |
| 13. | Замена свидетельства ……………………………………….. | | | | 34 |
| 14. | Аннулирование свидетельства ……………………………... | | | | 35 |
| 15. | Приостановление действия свидетельства ………………... | | | | 35 |
| 16. | Приостановление действия свидетельства, выданного другим государством ……………………………………….. | | | | 36 |
| 17. | Условия восстановления действия свидетельства ………... | | | | 38 |
| 18. | Условия восстановления действия свидетельства, выданного другим государством ………………………….. | | | | 38 |
| 19. | Делегирование функций Органа гражданской авиации Кыргызской Республики по сертификации авиационного персонала ……………………………………………………. | | | | 39 |
| 20. | Освобождения……………………………………………….. | | | | 39 |
| Глава 2 | Свидетельства и квалификационные отметки пилотов и | | | | 41 |
|  | внешних пилотов ………………………………………..….. | | | |
| § 1. | Свидетельства и квалификационные отметки пилотов …… | | | | 41 |
| 21. | Общие правила, касающиеся свидетельств и | | | | 41 |
|  | квалификационных отметок пилотов ……………………… | | | |
| 22. | Квалификационные отметки о виде ……………………….. | | | | 42 |
| 23. | Квалификационные отметки о классе и типе …………….. | | | | 42 |
| 24. | Условия, при которых требуется получение квалификационных отметок о классе и типе ………………. | | | | 43 |
| 25. | Требования к квалификационным отметкам о классе и типе ………………………………………………………….. | | | | 43 |
| 26. | Использование FSTD для приобретения опыта и проверки умений ………………………………………………………... | | | | 44 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  | Страница |
| 27. | Условия, при которых требуется квалификационная отметка о праве на полёты по приборам …………………… | | | | 44 |
| 28. | Условия, при которых требуется получение разрешения на проведение подготовки …………………………………..… | | | | 45 |
| 29. | Учёт полётного времени ……………………………………. | | | | 45 |
| 30. | Ограничения прав пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращение действия прав членов экипажа, достигших 65-летнего возраста …………………………….. | | | | 46 |
| 31. | Профессиональная подготовка инспекторов Органа гражданской авиации Кыргызской Республики по специальности «Пилот» ……………………………...……... | | | | 46 |
| 32. | Свидетельство пилота - студента ………..………………… | | | | 46 |
| 33. | Свидетельство пилота любителя …………………………… | | | | 47 |
| 34. | Свидетельство пилота коммерческой авиации …………… | | | | 54 |
| 35. | Свидетельство пилота многочленного экипажа (MPL) | | | |  |
|  | применительно к самолёту ………………………………… | | | | 63 |
| 36. | Свидетельство линейного пилота………………………….. | | | | 64 |
| 37. | Квалификационная отметка о праве на полёты по | | | | 70 |
|  | приборам …………………………………………………….. | | | |
| 38. | Квалификационная отметка пилота-инструктора | | | | 74 |
|  | самолётов, дирижаблей, вертолётов, и воздушных судов | | | |
|  | с системой увеличения подъёмной силы ………………….. | | | |
| 39. | Свидетельство пилота-планериста ………………………… | | | | 75 |
| 40. | Свидетельство пилота свободного аэростата……………… | | | | 77 |
| § 2. | Свидетельства и квалификационные отметки внешних | | | |  |
|  | пилотов ……………………………………………………….. | | | | 80 |
| 41. | Общие правила, касающиеся свидетельств и квалификационных отметок внешних пилотов …………… | | | | 80 |
| 42. | Квалификационные отметки о виде ……………………….. | | | | 80 |
| 43. | Квалификационные отметки о классе и типе ……………… | | | | 81 |
| 44. | Квалификационные отметки о типе ………………………... | | | | 82 |
| 45. | Использование FSTD для приобретения опыта и | | | |  |
|  | демонстрации квалификации ………………………………. | | | | 82 |
| 46. | Ограничения прав внешних пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращение действия прав, достигших 65-летнего возраста ………………………………………….. | | | | 84 |
| 47. | Внешний пилот- студент …………………………………… | | | | 84 |
| 48. | Свидетельство внешнего пилота…..……………………….. | | | | 84 |
| 49. | Квалификационная отметка инструктора БПЛА …………. | | | | 89 |
| Глава 3 | Свидетельства членов летного экипажа, кроме | | | |  |
|  | свидетельств пилотов ……………………………………….. | | | | 91 |
| 50. | Общие правила, касающиеся выдачи свидетельств и | | | |  |
|  | квалификационных (особых) отметок ………………..…… | | | | 91 |
| 51. | Свидетельство штурмана…………………………………… | | | | 91 |
| 52. | Свидетельство бортинженера ……………………………… | | | | 93 |
| 53. | Свидетельство бортрадиста ……………………………… | | | | 96 |
| 54. | Свидетельство бортоператора ……………………………… | | | | 98 |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  | Страница |
| Глава 4 | Свидетельства и квалификационные отметки | | | |  |
|  | авиационного персонала, кроме членов лётного экипажа | | | | 100 |
| 55. | Общие правила, касающиеся свидетельств и | | | | 100 |
|  | квалификационных отметок авиационного персонала, | | | |
|  | кроме членов лётного экипажа …………………………….. | | | |
| 56. | Свидетельство инженера/техника/механика ……………… | | | | 100 |
| 57. | Свидетельство диспетчера обслуживание воздушным движением-студента ………………………………………... | | | | 103 |
| 58. | Свидетельство диспетчера ОВД…………………………… | | | | 103 |
| 59. | Прекращение действия прав обладателей свидетельств диспетчера ОВД, достигших 65-летнего возраста | | | | 104 |
| 60. | Категории квалификационных отметок диспетчера ОВД | | | | 104 |
| 61. | Свидетельство сотрудника по обеспечению полётов/ | | | |  |
|  | полётного диспетчера ………………………………………. | | | | 107 |
| 62. | Свидетельство оператора авиационной станции………….. | | | | 110 |
| Глава 5 | Требования к свидетельствам, выдаваемым авиационному | | | |  |
|  | персоналу…………………………………………………….. | | | | 111 |
| 63. | Общие положения…………………………………………… | | | | 111 |
| 64. | Требования в отношении свидетельств, выданных на | | | |  |
|  | высококачественной бумаге или другом подходящем материале, включая пластиковые карточки ………………. | | | | 111 |
| 65. | Требования в отношении электронных свидетельств | | | | 113 |
|  | авиационного персонала…………………………………….. | | | |
| Глава 6 | Медицинские положения при выдаче свидетельств………. | | | | 114 |
| 66. | Классы медицинских заключений …………...…………….. | | | | 114 |
| 67. | Требования к медицинскому заключению…………………. | | | | 114 |
| 68. | Медицинское заключение первого класса…………………. | | | | 117 |
| 69. | Медицинское заключение второго класса…………………. | | | | 124 |
| 70. | Медицинское заключение третьего класса……………..…. | | | | 132 |

### ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Дата**  **принятия** | **Дата**  **вступления в силу** | **Акт принятия**  **изменения и/или дополнения** | **Дата внесения изменения и/или дополнения в данный экземпляр** | **Подпись лица внесшего изменения и/или дополнения в данный экземпляр** |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

**ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ И ОБЩИЕ ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ**

**§1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

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

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

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

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

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

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

Примечание. В рамках настоящих Правил это определение относится к свободным аэростатам.

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

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

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

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

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

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

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

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

**Воздушное судно с системой увеличения подъемной силы** -это воздушное судно тяжелее воздуха, способное выполнять вертикальный взлет и посадку, а также полет на малой скорости. Основной подъемной силой на этих режимах обеспечивают механизация крыла, приводимая в действие двигателем, или тягой двигателя. Для выполнения горизонтального полета используются не вращающиеся аэродинамические поверхности, создающие подъемную силу.

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

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

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

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

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

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

**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** - это время, в течение которого пилот управляет воздушным судном или внешний пилот управляет БПЛА исключительно по приборам, без использования внешних ориентиров.

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

**Восстановление квалификационного допуска или разрешения** –

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

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

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

**Выдача и признание свидетельств авиационного персонала:**

**Выдача свидетельства** – выдача свидетельства авиационному персоналу, прошедшему подготовку по утвержденной программе и продемонстрировавшему соответствующие знания, навыки и опыт.

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

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

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

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

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

**Дирижабль** -летательный аппарат легче воздуха, приводимый в движение силовой установкой.

**Диспетчер ОВД с квалификационной отметкой в свидетельстве** -диспетчер ОВД, имеющий свидетельство и действительные квалификационные отметки, соответствующие осуществляемым им правам.

Единица компетенции **–** это отдельная функция, включающая ряд элементов компетенции.

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

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

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

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

Категория воздушного судна - категоризация воздушных судов в соответствии с установленными основными характеристиками, например, самолет, воздушное судно с энергетической системой увеличения подъемной силы, вертолет, дирижабль, планер, свободный аэростат.

**Квалификационная отметка -** запись, сделанная в свидетельстве или неотъемлемых его частях, в которой указываются особые условия, права или ограничения, относящиеся к этому свидетельству.

**Квалификация** -сочетание умений, знаний и установок, требуемых для выполнения задачи на предписанном уровне.

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

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

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

**Командир воздушного судна** -пилот, назначенный эксплуатантом или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета.

**Командир воздушного судна под наблюдением (PIC/US)** -второй пилот, выполняющий под наблюдением командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна, включая командира воздушного судна – стажёра, выполняющего такие обязанности и функции под контролем уполномоченного пилота-инструктора или назначенного для этой цели командира воздушного судна.

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

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

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

**Комплексный пилотажный тренажер**.

**Тренажер** -любой из следующих трех видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полета:

1) **Лётный тренажер**, который обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна, позволяющее имитировать реальные функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем управления, обычную для членов летного экипажа обстановку и летные характеристики данного типа воздушного судна;

2) **Пилотажный тренажер**, который обеспечивает реальное воспроизведение обстановки в кабине экипажа и имитирует показания приборов, простые функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, а также летно-технические характеристики воздушных судов определенного класса;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Медицинское освидетельствование** - это комплекс медицинских обследований, проводимых с целью определения психического и физического соответствия состояния здоровья кандидата установленным требованиям для получения медицинского заключения соответствующего класса.

**Медицинский эксперт** - это врач, назначенный полномочным органом гражданской авиации Кыргызской Республики для выдачи свидетельств. Он обладает квалификацией и опытом практической работы в авиационной медицине, а также специализируется на определении и оценке медицинских показаний, которые могут влиять на безопасность полетов.

**Медицинское заключение (медицинский сертификат)** -документ, который является доказательством того, что Орган гражданской авиации Кыргызской Республики подтверждает соответствие обладателя свидетельства требованиям, предъявляемым к годности по состоянию здоровья.

**Метеоролог (инженер-синоптик/инженер-метеоролог)** - это специалист, успешно завершивший обучение на университетском уровне по пакету обязательных программ для метеорологов (БИП-М), которые содержат требования, предъявляемые к метеорологу.

**Метеорологическое наблюдение** -оценка одного или измерение одного, или нескольких метеорологических элементов

**Метеорологический прогноз (Прогноз)** - изложение ожидаемых метеорологических условий, на определенный срок или период времени для определенного района или части воздушного пространства.

**Могут привести** -в контексте медицинских положений главы 6 настоящих Правил выражение "могут привести" означает вероятность наступления нетрудоспособности, которую уполномоченный медицинский эксперт считает неприемлемой.

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

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

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

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

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

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

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

**Освобождение** - временное разрешение на отклонение от выполнения конкретных требований, предоставляемое на ограниченный срок при невозможности их полного выполнения, с условием принятия мер для обеспечения безопасности полетов.

**Официальное медицинское заключение** -сделанное применительно к конкретному случаю одним или несколькими медицинскими экспертами заключение, приемлемое для полномочного Органа гражданской авиации Кыргызской Республики по выдаче свидетельств, с привлечением при необходимости специалистов по производству полетов или других экспертов.

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

**Орган гражданской авиации** - полномочный государственный орган, регулирующий деятельность в сфере гражданской авиации.

**Передача управления** -действие, заключающееся в передаче управления полётом БПЛА, от одного пункта дистанционного пилотирования к другому.

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

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

**Пилотировать** -манипулировать органами управления воздушного судна в течение полетного времени.

**Планер** -воздушное судно тяжелее воздуха, не приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

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

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

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

**Подготовка по утвержденной программе** - это обучение членов летного экипажа, внешнего летного экипажа и диспетчеров ОВД, проводимое в утвержденной учебной организации согласно утвержденной программе.

Примечание. Подготовка по утвержденной программе, относится, главным образом, к подготовке для выдачи свидетельства или квалификационной отметки.

Она не предполагает подготовки по утверждённой программе, которая может требоваться диспетчерам по обслуживанию воздушного движения, лётным экипажам или внешним лётным экипажам для поддержания квалификации или получения эксплуатационного допуска после первоначальной выдачи свидетельства или квалификационной отметки.

**Подписание свидетельства о техническом обслуживании** - это удостоверение того, что работа по техническому обслуживанию выполнена удовлетворительно и соответствует соответствующим нормам летной годности. В подтверждение этого выдается свидетельство о техническом обслуживании, упоминаемое в АПКР-6 (если свидетельство не выдается утвержденной организацией по техническому обслуживанию) или АПКР-8 (если свидетельство выдается утвержденной организацией по техническому обслуживанию).

**Полетное время; время полета (вертолеты)** -общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолета до момента полной остановки вертолета по окончании полета и прекращения вращения лопастей несущих винтов.

**Полетное время; время полета (БПЛА)** - общее время с момента установления линии С2 между пунктом дистанционного пилотирования (ПДП) и БПЛА с целью выполнения взлета или с момента получения внешним пилотом управления после его передачи до момента завершения внешним пилотом передачи управления или прекращения использования линии С2 между ПДП и БПЛА по окончании полета.

**Полетное время; время полета (самолеты)** -общее время с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его полной остановки по окончании полета.

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

**Полет по маршруту** *-*полет из пункта отправления в пункт прибытия по маршруту с использованием стандартных навигационных процедур.

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

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

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

б) выдачу и подтверждение свидетельств и квалификационных отметок;

в) назначение и наделение правами утвержденных лиц;

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

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

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

**Придание силы свидетельству** -действие, в результате которого Договаривающиеся государства на основании официального соглашения между ними признают и принимают свидетельства в соответствии с установленными общими правилами по выдаче свидетельств.

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

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

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

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

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

**Психоактивные вещества** -алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, психостимулирующие средства, галлюциногены и летучие растворители, в то время как табак и кофеин исключены.

**Пункт дистанционного пилотирования (ПДП) -** станция внешнего пилота -элемент дистанционно пилотируемой авиационной системы, включающий оборудование, используемое для управления БПЛА.

**Самолет** -воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

**Самостоятельный налет** *-*время полета, в течение которого пилот-студент является единственным лицом на борту воздушного судна.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Техник-метеоролог (техник-синоптик)** -лицо, успешно прошедшее курс обучения по пакету обязательных программ для техников-метеорологов (БИП-МТ), содержащих требования, предъявляемые к технику-метеорологу.

**Техническое обслуживание** - это проведение работ, необходимых для обеспечения сохранения летной годности воздушного судна. Эти работы включают в себя контрольно-восстановительные мероприятия, проверки, замены, устранение дефектов, которые могут выполняться как отдельно, так и в комбинации, а также практическое осуществление модификации или ремонта.

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

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

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

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

- тренажер, имитирующий условия полета, обеспечивающий точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна или точное воспроизведение беспилотного летающего аппарата (БПЛА), позволяющее имитировать реальные функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем управления, обычную для членов летного экипажа обстановку и летные характеристики данного типа воздушного судна;

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

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

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

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

**Удостоверить годность к полетам** - это выдать удостоверение о том, что воздушное судно или его части соответствуют действующим нормам летной годности после выполнения технического обслуживания.

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

**Утвержденная организация по техническому обслуживанию** *-*организация, утвержденная государством в соответствии с требованиями главы 8 части I АПКР 6 для выполнения технического обслуживания воздушных судов или их частей и функционирующая под контролем органа, утвержденного данным государством.

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

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

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

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

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

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

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

Элемент компетенции - действие, которое представляет собой задачу с исходным и заключительным событием, которые четко определяют ее пределы, и с наблюдаемым результатом.

**§2. СОКРАЩЕНИЯ**

|  |  |
| --- | --- |
| АПКР | Авиационные правила Кыргызской Республики |
| БИП-М | Пакет обязательных программ для метеорологов (инженеров-синоптиков/инженеров-метеорологов) |
| БИП-МТ | Пакет обязательных программ для техников-метеорологов (техников-синоптиков) |
| БПЛА | Беспилотный летающий аппарат |
| ВИЧ | Вирус иммунодефицита человека |
| ВЛЭК | Врачебно-летная экспертная комиссия |
| ВМО | Всемирная метеорологическая организация |
| ВМУ | Визуальные метеорологические условия |
| ВОРЛ | Вторичный обзорный радиолокатор |
| ВСУ | Вспомогательная силовая установка |
| ИКАО | Международная организация гражданской авиации |
| КУО | Контроль факторов угрозы и ошибок |
| Линия С2 | Линия управления и контроля |
| МКО | Международная комиссия по освещению |
| МСПД | Машиносчитываемые проездные документы |
| ОВД | Обслуживание воздушного движения |
| ОГА КР | Орган гражданской авиации Кыргызской Республики |
| ПВП | Правила визуальных полетов |
| ПДП | Пункт дистанционного пилотирования |
| ПОРЛ | Первичный обзорный радиолокатор |
| ППП | Правила полётов по приборам |
| РЛЭ | Руководство по летной эксплуатации |
| СУБП | Система управления безопасностью полётов |
| ТЕМ | Принципы контроля факторов угрозы и ошибок |
| ADS-B | Радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение |
| AFIS | Аэродромная служба полётной информации |
| AFS | Авиационная фиксированная служба |
| AIP | Сборник аэронавигационной информации |
| AMOC | Альтернативные средства обеспечения соответствия |
| ATPL | Свидетельство линейного пилота |
| CPL | Свидетельство пилота коммерческой авиации |
| CPL/IR | Свидетельство пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой о праве на полёты по приборам |
| EFOD | Электронная система представления информации о различиях |
| EPL | Электронное свидетельство авиационного персонала |
| FSTD | Тренажёрное устройство имитации полёта |
| LOFT | Лётная подготовка в условиях, приближенных к реальным |
| MFF | Полёты на смешанном парке воздушных судов |
| NOTAM  (Notice to Airmen) | Извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживании и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов. |
| PEL | Выдача свидетельств авиационному персоналу |
| PF | Пилот управляющий воздушным судном |
| PIC | Командир воздушного судна |
| PIC/US | Командир воздушного судна под наблюдением |
| PM | Пилот отвечающий за контроль выполнения процедур, действий другого пилота (PF) во время полета. Основная задача PM заключается в наблюдении за параметрами полета и обеспечении безопасного выполнения задач. |
| PPL | Свидетельство пилота-любителя |
| PPL/IR | Свидетельство пилота-любителя с квалификационной отметкой о праве на полёты по приборам |
| SARPS | Стандарты и Рекомендуемая практика |
| SOP | Стандартные эксплуатационные правила/технология работы экипажа. |

**§3. ОБЩИЕ ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ**

**1. Авиационный персонал гражданской авиации Кыргызской Республики, которому выдаются свидетельства.**

1)Лётный экипаж:

* Пилот-любитель (самолёт, дирижабль, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
* Пилот коммерческой авиации (самолёт, дирижабль, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
* Пилот многочленного экипажа (самолёт);
* Линейный пилот (самолёт, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
* Пилот-планерист;
* Пилот свободного аэростата;
* Пилот-студент;
* Штурман;
* Бортинженер;
* Бортмеханик;
* Бортоператор (наличие которого обосновывается судовой документацией воздушного судна);
* Внешний пилот (самолёт, дирижабль, планер, винтокрыл, воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы или свободный аэростат).

2)Диспетчеры обслуживания воздушного движения:

* Диспетчер обслуживание воздушного движения.

4) Инженерно-технический авиационный персонал:

* Инженер/техник/механик.

5) Свидетельство пилота сверхлёгкого воздушного судна:

* свидетельство пилота сверхлёгкого воздушного судна выдается в соответствии с правилами и требованиями АПКР-22;
* пилоты сверхлегких воздушных судов знают и выполняют общие правила и требования всех АПКР, в части касающиеся их деятельности.

6) Остальной авиационный персонал:

* Сотрудник по обеспечению полётов/полётный диспетчер;
* Оператор авиационной станции.

**2. Допуск к работе в качестве члена лётного экипажа.**

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

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

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

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

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

**3. Выдача свидетельств, конверсия, признание свидетельств.**

1) Выдача свидетельства.

а) Орган гражданской авиации Кыргызской Республики (далее ОГА КР) выдает свидетельства кандидатам, прошедшим профессиональную подготовку в утвержденных учебных организациях КР по утвержденной программе и продемонстрировавшим соответствующие знания, навыки и опыт.

б) ОГА КР не выдает свидетельство кандидатам, имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение уголовного преступления.

в) ОГА КР выдает свидетельства следующим кандидатам:

* + - гражданам Кыргызской Республики;
    - иностранным гражданам.

г) Действие свидетельства ограничивается сроками действия квалификационных отметок. Перечень и сроки действия квалификационных отметок определяются ОГА КР.

д) Форма свидетельства, устанавливается ОГА КР.

2) Выдача свидетельства кандидатам из государственной авиации.

а) ОГА КР выдает свидетельства кандидатам из государственной авиации, имеющим соответствующий опыт, после прохождения специальной подготовки в утвержденных учебных организациях КР по одобренной программе перехода из государственной авиации в гражданскую и продемонстрировавшим необходимые знания, навыки и опыт.

б) Выдача свидетельств иностранным гражданам из государственной авиации запрещена.

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

г) Выдача свидетельств кандидатам из государственной авиации, уволенных из-за дисциплинарных взысканий запрещена.

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

е) Порядок выдачи свидетельств и признание опыта кандидатов из государственной авиации производится в соответствии с нормативно-правовыми актами утверждёнными ОГА КР.

3) Конверсия свидетельства.

а) ОГА КР производит выдачу свидетельства на основе свидетельства, выданного компетентным органом гражданской авиации иностранного государства (Конверсия).

б) При конверсии ОГА КР выдает национальное свидетельство с квалификационными отметками, эквивалентными конвертируемому (исходному) свидетельству.

в) При конверсии ОГА КР вправе определять и ограничивать выдачу свидетельства и квалификационных отметок конвертируемого свидетельства.

г) В национальном свидетельстве выданное по конверсии, обязательно указывается что свидетельство выдано на основе другого свидетельства.

д) Конверсия свидетельства производится следующим лицам:

* + гражданам Кыргызской Республики, которые состоят в гражданстве КР не менее 3 лет и имеющие свидетельство иностранного государства;
  + иностранным гражданам в случаях нехватки авиационного персонала из числа граждан Кыргызской Республики;

е) Конверсия свидетельства иностранным гражданам допускается при условии, что:

* + свидетельство выдано полномочным органом иностранного государства в соответствии с Приложением 1 к Чикагской Конвенции;
  + кандидат прошел соответствующее медицинского освидетельствование в соответствии с настоящими правилами;
  + кандидат имеет сертификат, подтверждающий уровень владения английским языком в соответствии с настоящими правилами;
  + кандидат имеет действующее свидетельство, соответствующие квалификационные отметки и медицинский сертификат выданное компетентным органом гражданской авиации иностранного государства;
  + кандидат на основании признания свидетельства выданный другим государством имеет налет не менее 1500 часов или был в составе экипажа не менее 36 месяцев на воздушных судах зарегистрированных в реестре гражданских воздушных судов Кыргызской Республики;
  + кандидат не был вовлечен в авиационное происшествие;
  + кандидат не был вовлечен в инцидент по вине кандидата;
  + кандидат не имеет непогашенную или неснятую судимость за совершение уголовного преступления.

ж) ОГА КР аннулирует свидетельство, выданное на основе конверсии иностранному гражданину в случаях если:

* обладатель свидетельства не выполнял в организациях ГА КР свои обязанности, предусмотренное свидетельством в течении одного года;
* при восполнении дефицита авиационного персонала соответствующей квалификации из граждан Кыргызской Республики.

з) ОГА КР ведёт учёт и контроль выданных свидетельств на основе конверсии.

4) Порядок придания силы (признание свидетельства) свидетельству.

а) Если ОГА КР признает действительность свидетельства, выданного другим государством, он выдает соответствующее разрешение. Это разрешение прилагается к свидетельству, выданному другим государством, и подтверждает, что данное свидетельство имеет силу наравне с теми, которые выдаются ОГА КР.

б) Если ОГА КР при выдаче разрешения ограничивается предоставлением конкретных прав, в разрешении указываются эти права, предоставленные обладателю свидетельства, признанного равноценным. Срок действия разрешения не превышает срока действия самого свидетельства. Разрешение утрачивает силу в случае аннулирования или приостановления действия свидетельства, на основании которого оно было выдано.

в) При выдаче разрешения на выполнение коммерческих авиаперевозок, полномочный орган, выдающий свидетельства, сначала подтверждает действительность свидетельства, выданного другим государством, прежде чем предоставить такое разрешение.

г) Основанием для признания свидетельства, выданного другим государством, является выполнение следующих условий:

* имеется документация, подтверждающая наличие у кандидата уровня знаний, умений, опыта и квалификации, требуемые для применения им своего свидетельства и/или квалификационной отметки;
* имеются свидетельство, медицинское заключение, квалификационные отметки, и другие разрешения, выданные другим государством, отвечающие требованиям настоящих Правил.

д) Содержание и форма удостоверения о признании свидетельства, выданного другим государством, устанавливается ОГА КР

е) Кыргызская Республика автоматически признаёт свидетельство, выданное другим государством, когда это государство является стороной официального соглашения в рамках общих правил выдачи свидетельств.

ж) Лица, получившие свидетельства, своевременно уведомляют ОГА КР об изменениях своих персональных данных (например, смена фамилии, места жительства и других данных, влияющих на их деятельность в качестве авиационного персонала).   
з) В случае утери или порчи свидетельства, его обладатель не позднее 14 календарных дней обращается в ОГА КР с заявлением на замену свидетельства.

и) ОГА КР временно ограничивает или аннулирует права, предоставленные свидетельством, в случае возникновения обоснованных сомнений в компетенции или физическом состоянии лица, вплоть до проведения необходимых проверок или медицинских освидетельствований.

к) Свидетельства могут быть признаны недействительными, если будет установлено, что они были получены путем предоставления ложной информации или фальсификации документов.   
л) ОГА КР устанавливает обязательные требования к языковой подготовке авиационного персонала.

**4. Права обладателя свидетельства.**

ОГА КР не предоставляет обладателю свидетельства других прав, кроме тех, которые предусмотрены данным свидетельством.

**5. Годность по состоянию здоровья.**

1) Для обязательного подтверждения соответствия требованиям, ОГА КР, выдает обладателю свидетельства медицинское заключение 1, 2 или 3 класса.

2) Эта процедура может осуществляться следующими способами:

* выдается отдельный сертификат с соответствующим названием;
* или в самом свидетельстве делается надлежащая запись, а в национальных нормативных документах оговаривается, что медицинское заключение является неотъемлемой частью свидетельства.

3) Кандидат на получение свидетельства имеет, когда это предписывается, медицинское заключение, выданное в соответствии с положениями главы 6 настоящих правил.

4) ОГА КР в рамках программы безопасности полетов применяет к процессу выдачи медицинского заключения обладателям свидетельств основные принципы управления безопасностью полетов, которые, как минимум, включают:

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

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

5) ОГА КР для держателей свидетельств*,* подлежащихмедицинскому освидетельствованию*,* принимает надлежащие меры по санитарному просвещению, с целью снижения будущих медицинских рисков для безопасности полетов

6) Продолжительность срока действия медицинского заключения устанавливается в соответствии с положениями пункта 6 абзац 4.

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

Примечание. Рекомендуется, чтобы календарный день истечения срока действия медицинского заключения оставался неизменным каждый год. Это позволяет устанавливать дату истечения текущего медицинского заключения как начало нового срока действия, при условии, что медицинское освидетельствование проводится в течение срока действия действующего медицинского заключения, но не более чем за 45 дней до его истечения.

8) За исключением случаев, предусмотренных в пункте 6 абзац 10, члены летного экипажа, внешнего летного экипажа или диспетчеры обслуживания воздушным движением не могут пользоваться правами, предоставляемыми их свидетельствами, если у них нет действующего медицинского заключения, соответствующего их свидетельствам.

9) ОГА КР назначает членов врачебной комиссии, имеющих соответствующую квалификацию и разрешение на медицинскую практику, для медицинского освидетельствования состояния здоровья кандидатов для выдачи или возобновления их свидетельств или квалификационных отметок.

10) Члены врачебной комиссии и медицинский эксперт ОГА КР проходят подготовку в области авиационной медицины и клинической медицины и на регулярной основе повышают свою квалификацию. Перед назначением члены врачебной комиссии и медицинский эксперт ОГА КР демонстрируют требуемый уровень квалификации в области авиационной медицины.

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

Примечание. Примерами практических знаний и опыта могут быть опыт полётов, опыт работы на тренажере, стажировка на рабочих местах и любой другой практический опыт, который, по мнению ОГА КР, отвечает этому требованию.

12) Медицинский эксперт ОГА КР периодически проверяет квалификацию членов врачебной комиссии. Порядок сертификации медицинского учреждения, имеющего врачебную комиссию по медицинскому освидетельствованию авиационного персонала гражданской авиации, осуществляется в соответствии с документами, утверждёнными ОГА КР.

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

14) О любом ложном заявлении, сделанном члену врачебной комиссии кандидатом на получение свидетельства или квалификационной отметки, сообщается ОГА КР, для принятия соответствующих мер.

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

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

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

18) ОГА КР пользуется услугами медицинских экспертов для оценки результатов заключений, представленных для выдачи свидетельств членами врачебной комиссии.

19) От члена врачебной комиссии требуется, чтобы он представлял ОГА КР достаточно информации для проведения проверок медицинских заключений.

Примечание. Цель таких проверок заключается в том, чтобы убедиться, что члены врачебной комиссии отвечают действующим стандартам добросовестной врачебной практики и оценки факторов риска с точки зрения авиационной медицины.

20) Надзор за деятельностью врачебной комиссии, и за медицинским обеспечением в учреждениях гражданской авиации Кыргызской Республики осуществляет ОГА КР.

21) Врачебная комиссия при отсутствии соответствующего оборудования или соответствующего специалиста, может воспользоваться оборудованием и/или услугами требуемого специалиста, соответствующего медицинского учреждения, имеющего возможности проведения такого обследования или представления соответствующего заключения. При этом включаемый в состав врачебной комиссии врач ознакомлен с требованиями нормативных документов по медицинскому освидетельствованию авиационного персонала гражданской авиации.

22) В случае несоответствия медицинским стандартам, предписанным в главе 6 настоящих правил для конкретного свидетельства, соответствующее медицинское заключение не выдаётся или не продлевается, если не будут выполнены следующие условия:

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

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

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

23) Если кандидату отказано в выдаче медицинского заключения, кандидат может обжаловать решение обратившись в ОГА КР. ОГА КР принимает окончательное решение о годности по состоянию здоровья.

24) Члены врачебной комиссии, представители ОГА КР, а также лицо, в распоряжении которого предоставляется медицинская информация, неуклонно соблюдают принцип конфиденциальности медицинской информации.

25) Все медицинские заключения и записи хранятся членами врачебной комиссии и ОГА КР в защищенном помещении, и доступ к ним предоставляется только уполномоченному персоналу врачебной комиссии и ОГА КР.

26) Когда это оправдано эксплуатационными соображениями, член врачебной комиссии определяет, в каком объеме относящаяся к делу медицинская информация представляется соответствующим должностным лицам ОГА КР.

**6. Действительность свидетельств.**

1) ОГА КР, выдавший свидетельство, гарантирует, что его обладатель будет осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством или соответствующими квалификационными отметками, только в том случае, если он сохраняет свою квалификацию, а его опыт отвечает требованиям, установленным Кыргызской Республикой.

2) ОГА КР, выдавшее свидетельство, предоставляет запрашиваемую информацию о действительности выданного свидетельства в соответствии с законодательством Кыргызской Республики о защите персональных данных.

Примечание 1. Поддержание уровня квалификации членов летного экипажа или членов внешнего летного экипажа, занятых в коммерческих воздушных перевозках, устанавливается путем демонстрации ими своей квалификации в ходе проверок, в соответствии с положениями АПКР - 6.

Примечание 2. Сведения о поддержании уровня квалификации регистрируются в документах эксплуатанта, в летной книжке и/или в свидетельстве члена летного экипажа или члена внешнего летного экипажа.

Примечание 3. Члены летного экипажа и члены внешнего летного экипажа могут подвергаться проверке их квалификации на утвержденных ОГА КР FSTD в той мере, которая приемлема.

Примечание 4. Инструктивный материал по критериям квалификационной оценки тренажёрных устройств содержится в Руководстве, утверждённом ОГА КР.

Примечание 5. Инструктивный материал по оценке риска содержится в Руководстве, утверждённом ОГА КР.

4) За исключением случаев, предусмотренных в пункте 6, абзацах 5, 6, 7, 8, 9 и 10 медицинское заключение, выданное в соответствии с положениями пункта 5 абзацев 13 и 15, является действительным с даты медицинского освидетельствования в течение периода, не превышающего:

* 60 месяцев для свидетельства пилота любителя (самолет, дирижабль, вертолёт, воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
* 12 месяцев для свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолёт, воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
* 12 месяцев для свидетельства пилота многочленного экипажа (самолет);
* 12 месяцев для свидетельства линейного пилота (самолет, вертолёт, воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
* 60 месяцев для свидетельства пилота-планериста;
* 60 месяцев для пилота свободного аэростата;
* 12 месяцев для свидетельства штурмана;
* 12 месяцев для свидетельства бортинженера;
* 12 месяцев для свидетельства бортмеханика;
* 60 месяцев для свидетельства бортоператора;
* 48 месяцев для свидетельства диспетчера ОВД или УВД;
* 48 месяцев для свидетельства внешнего пилота (самолет, дирижабль, планер, винтокрыл, воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы или свободный аэростат);

Примечание 1. Сроки действия, перечисленные выше, могут быть продлены на период до 45 дней в соответствии с пунктом 5 абзац 7.

Примечание 2. Когда срок действия определяется в соответствии с пунктом 6 абзац 4 и его подпунктами, последний учитываемый месяц срока действия включает день с тем же календарным числом, что и день медицинского освидетельствования, или, если в этом месяце нет дня с таким числом – последний день такого месяца.

5) Срок действия медицинского заключения может сокращаться по клиническим показаниям.

6) Если обладателями свидетельства линейного пилота (самолет, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) и свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), выполняющими коммерческие полеты по перевозке пассажиров на самолетах, управляемых одним пилотом, являются лица старше 40 лет, срок действия, медицинского заключения сокращается до 6 месяцев.

7) Если обладателям свидетельства линейного пилота (самолет, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства пилотов коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) и свидетельства пилота многочленного экипажа (самолет), выполняющими коммерческие воздушные перевозки, исполняется 60 лет, то период действительности, медицинского заключения, указанного в пункте 6 абзац 4, сокращается до 6 месяцев.

8) Если обладателями свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства внешнего пилота (самолет, дирижабль, планер, винтокрыл, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы или свободный аэростат), свидетельства пилота свободного аэростата, свидетельства пилота-планериста и свидетельства диспетчера являются лица старше 40 лет, срок действия, медицинского заключения указанного в пункте 6 абзац 4 сокращается до 24 месяцев.

9) Если обладателями свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства внешнего пилота (самолет, дирижабль, планер, винтокрыл, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы или свободный аэростат), свидетельства пилота свободного аэростата, свидетельства пилота-планериста и свидетельства диспетчера являются лица старше 50 лет, срок действия, медицинского заключения указанного в пункте 6 абзац 4 дополнительно сокращается до 12 месяцев.

10) Условия, при которых медицинский осмотр может быть отсрочен. Медицинское переосвидетельствование обладателя свидетельства, который выполняет полеты в районе, удаленном от местонахождения средств проведения установленного медицинского осмотра, может быть отсрочено по усмотрению ОГА КР при условии, что такая отсрочка будет предоставляться только как исключение и не будет превышать:

* Одного периода продолжительностью 6 месяцев для члена летного экипажа воздушного судна, занятого некоммерческими полётами;
* Двух последовательных периодов продолжительностью по 3 месяца каждый для члена летного экипажа воздушного судна, занятого коммерческими полётами, при условии, что в каждом случае данное лицо получает положительное медицинское заключение после освидетельствования у назначенного члена врачебной комиссии для данного района или, при отсутствии такого назначенного члена врачебной комиссии, у врача, имеющего официальное разрешение заниматься врачебной практикой в данном районе. Такое заключение о медицинском заключение высылается полномочному органу, выдавшему данное свидетельство;
* Для пилота-любителя – одного периода продолжительностью не более 24 месяцев, если медицинское освидетельствование проводится членом врачебной комиссии, назначенным полномочным органом государства в соответствии с положениями пункта 5 абзац 9 на территории которого временно находится кандидат. Заключение о медицинском заключение высылается полномочному органу, выдавшему данное свидетельство;
* Двух последовательных периодов продолжительностью по 3 месяца каждый для члена внешнего летного экипажа.

**7. Ограничения по состоянию здоровья.**

1) Обладатели свидетельств, выдача которых предусматривается настоящими Правилами, перестают пользоваться правами, предусмотренными их свидетельствами и внесёнными квалификационными отметками, когда наступают ограничения по состоянию здоровья.

2) ОГА КР предоставляет обладателям свидетельств ясные инструкции относительно заболеваний, имеющие отношение к безопасности полетов, а также порядка получения разъяснений и/или указаний от членов врачебной комиссии или полномочного органа по выдаче свидетельств.

3) ОГА КР гарантирует, что обладатели свидетельств не будут пользоваться правами, предусмотренными свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, в тот период, когда их годность по состоянию здоровья, оказалась ограниченной настолько, что это препятствовало бы выдачу или продление медицинского заключения.

**8. Употребление психоактивных веществ.**

1) Обладатели свидетельств, не употребляют психоактивные вещества.

2**)** ОГА КР гарантирует, что обладатели свидетельств авиационного персонала употребляющие или употреблявшие ранее психоактивные вещества будут отстранены от выполнения своих должностных обязанностей. Возвращение к выполнению должностных обязанностей возможно только после оценки врачебной комиссии.

**9. Подготовка по утвержденной программе и утвержденная учебная организация.**

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

2) Утверждение ОГА КР учебной организации зависит от демонстрации своего соответствия требованиям настоящих Правил и АПКР - 19.

Примечание 1. В АПКР – 19 содержатся положения об управлении безопасностью полетов для утвержденной учебной организации, которая в ходе предоставления своих услуг сталкивается с рисками для безопасности при производстве полетов воздушных судов. Дополнительный инструктивный материал содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) утвержденный ОГА КР.

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся порядка утверждения организаций, содержится в Руководстве по утверждению организаций, осуществляющих подготовку персонала, утверждённом ОГА КР.

Примечание 3. Подготовка по утверждённой программе относится, главным образом, к подготовке для выдачи свидетельства или квалификационной отметки. Она не включает подготовку, которая может требоваться диспетчерам воздушного движения, лётным экипажам или внешним лётным экипажам для поддержания квалификации или получения эксплуатационного допуска после первоначальной выдачи свидетельства или квалификационной отметки.

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

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

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

**10. Владение языками.**

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

2)Штурманы, бортрадисты, которые ведут радиотелефонную связь на борту воздушного судна, демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на уровне, указанном в требованиях к владению языками, приведенных в приложении 1 настоящих Правил.

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

4) Владение языками пилотами самолётов, дирижаблей, вертолётов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, внешними пилотами самолётов, дирижаблей, планеров, винтокрылов, воздушных судов с системой увеличения подъёмной силы или свободных аэростатов, штурманами, бортрадистами которые ведут радиотелефонную связь на борту воздушного судна, диспетчерами воздушного движения и операторами авиационных станций, которые продемонстрировали владение языками на уровне ниже уровня специалистов (уровень 6), официально оцениваться через определенные периоды времени как указано ниже:

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

5) К метеорологическому персоналу предъявляется требование обладать способностью говорить на языке, используемом как средство передачи информации при метеорологическом обслуживании, и понимать его.

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

Примечание 2. На практике возможны ситуации, когда членам летного экипажа и членам внешнего лётного экипажа потребуется говорить только на языке, обычно используемом наземной станцией.

**11. Проверка знаний и умений.**

1) Проверка знаний кандидатов на получение свидетельств или квалификационных отметок в соответствии с настоящими правилами осуществляется методами, утверждёнными ОГА КР. При необходимости проверку знаний могут проводить экзаменаторы, назначенные ОГА КР.

2) Проверка умений кандидатов на получение свидетельств или квалификационных отметок в соответствии с настоящими правилами осуществляется экзаменаторами, назначенными ОГА КР

3) В целях проверки знаний и умений ОГА КР, при необходимости, может назначить специальную комиссию. Состав комиссии определяется ОГА КР.

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

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

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

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

8)  Требования к процедурам сертификации авиационного персонала. Для прохождения процедур сертификации авиационный персонал проходит соответствующую теоретическую, тренажёрную, практическую подготовку, проверку знаний и квалификационную проверку по утверждённой ОГА КР

программе и имеет медицинское заключение, подтверждающее годность по состоянию здоровья.

9) Требования к инструкторам изложены в соответствующем положении, утверждённом ОГА КР.

10) Требования к экзаменаторам/назначенным экзаменаторам изложены в соответствующем положении, утверждённом ОГА КР.

11) Орган гражданской авиации производит надзор за исполнением делегированных функций (принятие экзаменов, производство летных проверок, проверок практических навыков и умений) на плановой и внеплановой основе.

**12. Документация для выдачи свидетельства.**

1) Перечень необходимой документации изложен в соответствующем положении, утверждённом ОГА КР.

**13. Замена свидетельства.**

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

2) Для замены свидетельства в орган гражданской авиации представляются следующие документы:

* Заявление кандидата;
* Материалы расследования и официальное заключение назначенной комиссии, а также доказательная документация и/или сведения соответствующего компетентного органа государства, подтверждающие факт утери свидетельства;
* Представление установленного образца;
* Лётная книжка для членов лётного экипажа или книжка диспетчера;
* Медицинское заключение, подтверждающее годность по состоянию здоровья;
* Документ, удостоверяющий личность и гражданство кандидата;
* Две фотокарточки на матовой бумаге размером 4x5 см в черно-белом цвете или в цветном изображении, в темном костюме и галстуке или форменной одежде без головного убора.

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

4) Для замены свидетельства в орган гражданской авиации представляются следующие документы:

* Заявление кандидата;
* Представление установленного образца;
* Заменяемое свидетельство;
* Документ, удостоверяющий личность и гражданство кандидата;
* Другие необходимые для данной процедуры документы.

5) Замененное свидетельство аннулируется или уничтожается органом гражданской авиации в установленном порядке, о чем в "Государственном Реестре выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Кыргызской Республики" вносится соответствующая запись.

**14. Аннулирование свидетельства.**

1)Основными критериями, по которым принимается решение об аннулировании свидетельства, являются:

а) Нарушение законодательства:

* Нарушение авиационного законодательства, правил и норм, которое привело к катастрофам или авиационным происшествия, которое привело к крупным материальным потерям.

б) Фальсификация данных:

* Предоставление ложной информации или подделка документов при получении/продлении свидетельства и/или квалификационных (особых) отметок;
* Сокрытие информации, влияющей на получение свидетельства и/или квалификационных (особых) отметок.

в) Употребление психоактивных веществ:

* Выполнение обязанностей авиационного персонала под воздействием психотропных веществ.

г) Употреблении алкогольных напитков или наркотических средств:

* Выполнение обязанностей авиационного персонала под воздействием алкоголя или наркотиков, или других психотропных веществ;

2) Аннулирование свидетельства осуществляется Органом гражданской авиации после проведения соответствующего расследования и подтверждения фактов, указывающих на несоответствие держателя свидетельства установленным требованиям.

3) Аннулированное свидетельство уничтожается Органом гражданской авиации в установленном порядке, о чем в "Государственном Реестре выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Кыргызской Республики" вносится соответствующая запись.

**15.  Приостановление действия свидетельства.**

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

а) Медицинских ограничениях:

* В случае выявления у держателя свидетельства медицинских проблем или ухудшения состояния здоровья, препятствующих безопасному выполнению обязанностей;
* Отказ от прохождения обязательного медицинского освидетельствования.

б) Нарушениях авиационных правил:

* Нарушение правил и норм, регулирующих деятельность гражданской авиации;
* Нарушение правил эксплуатации воздушных судов, обслуживания воздушного движения, несанкционированные полеты и пренебрежение инструкциями, которые привели к серьёзным инцидентам.

в) Наличии юридических оснований:

* Вынесение судебного решения о приостановке действия свидетельства;
* Наличие непогашенной судимости.

г) Несоответствии требованиям по знанию языка:

* Если свидетельство включает требования по знанию английского языка, и держатель не может подтвердить соответствующий уровень владения языком.

д) Отказ от выполнения законных приказов и распоряжений, связанных с безопасностью полетов и выполнением служебных обязанностей.

е) Несоблюдении правил охраны труда и техники безопасности.

ж) Систематически повторяющиеся нарушения внутреннего распорядка, такие как несвоевременное выполнение задач, пренебрежение обязательствами, неподобающие действия и поведение на рабочем месте.

з) Обнаружении недостоверной информации или подлог документов:

* Предоставление ложной информации в документации, связанной с эксплуатацией воздушных судов (обслуживанием воздушным движением) или медицинским освидетельствованием;
* Подлог или изменение записей в летных книжках, медицинских справках и других официальных документах.

2) Перечисленные нарушения в пункте 15 могут привести к временной или постоянной приостановке действия свидетельства авиационного персонала, в зависимости от степени тяжести нарушения и его последствий.

3) Приостановка действия свидетельства осуществляется ОГА КР после проведения соответствующего расследования и подтверждения фактов, свидетельствующих о несоответствии держателя свидетельства установленным требованиям.

4) ОГА КР проведя соответствующее расследование и подтвердив факты, свидетельствующие о несоответствии держателя свидетельства установленным требованиям, может принять решение об аннулировании свидетельства, учитывая степень тяжести нарушения и его последствия.

**16. Приостановление действия признания свидетельства, выданного другим государством.**

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

а) Медицинских ограничениях:

* В случае выявления у держателя свидетельства медицинских проблем или ухудшения состояния здоровья, препятствующих безопасному выполнению обязанностей;
* Отказ от прохождения обязательного медицинского освидетельствования.

б) Нарушениях авиационных правил:

* Нарушение правил и норм, регулирующих деятельность гражданской авиации;
* Нарушение правил эксплуатации воздушных судов, обслуживания воздушного движения, несанкционированные полеты и пренебрежение инструкциями, которые привели к серьёзным инцидентам.

в) Несоответствии квалификационным требованиям:

* Неудовлетворительные результаты прохождение квалификационных проверок умений и знаний;
* Неудовлетворительные результаты прохождение тренажерной подготовки;
* Не прохождение необходимого обучения/тренингов для поддержания квалификации.

г) Наличии дисциплинарных нарушений:

* Несоблюдение процедур и инструкций, направленных на обеспечение безопасности полетов;
* Пренебрежение правилами предполетной подготовки, включая проверку технического состояния оборудования воздушного судна;
* Нарушение установленного маршрута, изменение высоты/скорости полета без разрешения;
* Неисполнение или неправильное исполнение обязанностей, приводящее к повреждению воздушного судна или его оборудования;
* Использование неисправного или неправильно подготовленного воздушного судна для полетов;
* Регулярные опоздания или отсутствие на рабочем месте без уважительных причин;
* Неявка на тренировки, инструктажи, экзамены и другие мероприятия, связанные с поддержанием квалификации.

д) Наличии юридических оснований:

* Вынесение судебного решения о приостановке действия признания свидетельства;
* Возбуждение уголовного дела в отношении держателя признания свидетельства.

е) Несоответствии требованиям по знанию языка:

* Если есть требования по знанию английского языка, и держатель признания свидетельства не может подтвердить соответствующий уровень владения языком.

ж) Отказе от выполнения законных требований, приказов и распоряжений, связанных с безопасностью полетов и выполнением служебных обязанностей.

з) Несоблюдении правил охраны труда и техники безопасности.

и) Систематическом нарушения внутреннего распорядка, такие как опаздывания к началу рабочего дня, несвоевременное выполнение задач, пренебрежение обязательствами, неподобающие действия и поведение на рабочем месте.

к) Обнаружении недостоверной информации или подлог документов:

* Предоставление ложной информации в документации, связанной с эксплуатацией воздушных судов или медицинским освидетельствованием;
* Подлог или изменение записей в летных книжках, медицинских справках и других официальных документах.

2) Перечисленные нарушения в пункте 16 абзац 1 могут привести к временной или постоянной приостановке действия признания свидетельства авиационного персонала, в зависимости от степени тяжести нарушения и его последствий.

3) Приостановление действия признания свидетельства, осуществляется ОГА КР после проведения соответствующего расследования и подтверждения фактов, свидетельствующих о несоответствии держателя признания свидетельства установленным требованиям.

4) ОГА КР, проведя соответствующее расследование и подтвердив факты, свидетельствующие о несоответствии держателя признания свидетельства установленным требованиям, может принять решение об аннулировании признания свидетельства, учитывая степень тяжести нарушения и его последствия.

5) Аннулированное признание свидетельства уничтожается ОГА КР в установленном порядке, о чем в «Журнале регистрации признаний свидетельств авиационного персонала выданных другим государством» вносится соответствующая запись.

**17.  Условия восстановления действия свидетельства.**

1) Заявитель устраняет все нарушения, ошибки или несоответствия.

2) Подача заявления о восстановлении в ОГА КР, который выдал свидетельство, сопровождается документами, подтверждающими устранение причин приостановки.

3) ОГА КР может требовать проведения проверки или инспекции для подтверждения устранения причины приостановки.

4) Окончательное решение о восстановлении действия свидетельства принимает ОГА КР на основании проведенной проверки и анализа представленных документов.

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

**18.  Условия восстановления действия признания свидетельства, выданного другим государством.**

1) Заявитель устраняет все нарушения, ошибки или несоответствия.

2) Подача заявления о восстановлении в ОГА КР, который выдал свидетельство, с документами, подтверждающими устранение причин приостановки.

3) Прохождение соответствующей проверки (если требуется) в зависимости от обстоятельств. ОГА КР может требовать проведения проверки или инспекции для подтверждения устранения причины приостановки.

4) Окончательное решение о восстановлении действия признания свидетельства принимает ОГА КР на основании проведенной проверки и анализа представленных документов.

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

**19. Делегирование функций Органа гражданской авиации Кыргызской Республики по сертификации авиационного персонала.**

1) ОГА КР в случае необходимости делегирует часть своих функций соответствующим организациям гражданской авиации или лицам с соответствующей квалификацией в части:

* + Проверок квалификации (знаний и умений);
  + Медицинского освидетельствования.

2) Порядок делегирования функций осуществляется соответствующим нормативно-правовыми актами утвержденным ОГА КР.

3) ОГА КР осуществляет надзор за организациями гражданской авиации или лицами с соответствующей квалификацией, которым делегированы функции.

**21. Освобождения.**

1) Орган гражданской авиации Кыргызской Республики предоставляет освобождения в случаях невозможности полного выполнения требований настоящих правил.

2) Освобождения сопровождаются документированными оценками рисков или результатами авиационных исследований, а также установлением условий или смягчающих мер в зависимости от конкретных обстоятельств.

3) Освобождения не применяются для обхода нормативных требований и допускаются только в исключительных случаях.

4) Освобождение предоставляется на ограниченный срок. Максимальный срок освобождения составляет не более 7 месяцев, и продление освобождения не допускается. Повторное предоставление аналогичного освобождения возможно только через 12 месяцев после окончания срока предыдущего освобождения.

5) Оценку рисков или авиационные исследования выполняют организации гражданской авиации. ОГА КР анализирует и утверждает такие результаты при условии, что они обеспечивают достижение приемлемого уровня безопасности полетов или предлагают альтернативные способы выполнения требований.

6) Освобождения при выполнении международных полетов не предоставляются в случае, если они противоречат Стандартам и рекомендуемой практике ИКАО.

7) Все случаи предоставления освобождений документируются и публикуются на официальном сайте ОГА КР или других документах, связанных с безопасностью полетов.

8) Организация гражданской авиации регулярно пересматривает предоставленное освобождение для проверки их актуальности, эффективности применяемых мер и соответствия установленным требованиям безопасности.

9) ОГА КР утверждает нормативные положения, в рамках которых могут предоставляться освобождения, и устанавливает правила и условия для их предоставления в официальных руководствах.

**ГЛАВА 2. СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ПИЛОТОВ И ВНЕШНИХ ПИЛОТОВ**

**§1. СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ПИЛОТОВ**

**21. Общие правила, касающиеся свидетельств и квалификационных отметок пилотов.**

1) Сроки действия квалификационных отметок определяются ОГА КР.

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

а) Самолет;

б) Дирижабль объемом более 4600 м3;

в) Свободный аэростат;

г) Планер;

д) Вертолет;

е) Воздушное судно с системой увеличения подъемной силы.

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

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

* выдает обладателю указанного свидетельства дополнительное свидетельство пилота для данного вида воздушных судов или;
* вносит в первоначально выданное свидетельство новую квалификационную отметку о виде при условии выполнения положений пункта 22.

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

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

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

**22. Квалификационные отметки о виде.**

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

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

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

3) Обладатель свидетельства пилота, желающий получить дополнительные квалификационные отметки о виде, удовлетворяет требованиям настоящих Правил в отношении прав, предусмотренных соответствующей квалификационный отметкой.

**23. Квалификационные отметки о классе и типе.**

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

* с одним двигателем, сухопутный;
* с одним двигателем, гидросамолёт;
* многодвигательный, сухопутный;
* многодвигательный, гидросамолет.

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

* с одним двигателем, сухопутный;
* с одним двигателем, поплавковый (оборудованный баланетами и поплавками);
* многодвигательный, сухопутный;
* многодвигательный, поплавковый (оборудованный баланетами и поплавками).

3) Квалификационные отметки о типе устанавливаются для:

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

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

Примечание 2. В рамках настоящих Правил требования к квалификационным отметкам о классе и типе для планеров и свободных аэростатов не определены.

4) Если кандидат демонстрирует необходимые умения и знания для первичной выдачи свидетельства пилота, в свидетельство вносятся отметка о виде и квалификационные отметки, соответствующие классу и/или типу воздушных судов, использованных во время проверки.

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

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

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

1) ОГА КР, выдавшее свидетельство пилота, не допускает обладателя этого свидетельства к выполнению функций командира воздушного судна или второго пилота самолета, дирижабля, вертолета или воздушного судна с системой увеличения подъемной силы, если обладатель свидетельства не получил соответствующего разрешения в виде:

* соответствующей квалификационной отметки о классе воздушного судна согласно положениям, пункта 23 абзац 1 или;
* отметки о типе воздушного судна, когда это требуется в соответствии с положениями пункта 23 абзац 3.

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

3) Для учебных, испытательных или специальных некоммерческих полетов без пассажиров, полномочный орган по выдаче свидетельств вместо квалификационной отметки о классе или типе, вносимой в соответствии с положениями пункта 24 абзац 1, может выдавать обладателю свидетельства специальное письменное разрешение. Срок действия этого разрешения ограничен временем, необходимым для завершения конкретного полета.

**25. Требования к квалификационным отметкам о классе и типе.**

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

2) Квалификационная отметка о типе, требуемая в соответствии с пунктом 23 абзац 3 ставится если кандидат:

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

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

Примечание 1. Курс подготовки по предотвращению сложных пространственных положений самолета и выводу из них может быть включен в программу подготовки для получения квалификационной отметки о типе самолета или проводиться непосредственно после этого в форме дополнительного элемента программы.

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

Примечание. См. пункт 28 абзац 1 относительно квалификации, которую имеют пилоты, занимающиеся летным обучением:

* 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;
* продемонстрировал, на уровне свидетельства линейного пилота, объем знаний, определенный полномочным органом по выдаче свидетельств.

3) Квалификационная отметка о типе: кандидат продемонстрировал умения и знания, необходимые для безопасного выполнения полетов на соответствующем типе воздушного судна, отвечающие требованиям к выдаче свидетельств и выполнению функций пилота.

**26. Использование FSTD для приобретения опыта и проверки умений.**

1) Использование FSTD для приобретения опыта или выполнения маневров, требуемых при демонстрации умений для получения свидетельства или квалификационной отметки, утверждается ОГА КР, гарантирующий соответствие FSTD поставленной задаче.

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

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

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

3) Положения пункта 27 настоящих правил не исключают выдачи свидетельства, составной частью которого является квалификационная отметка о праве на полеты по приборам*.*

**28. Условия, при которых требуется получение разрешения на проведение подготовки.**

1) ОГА КР, выдавший свидетельство пилота, не разрешает его обладателю заниматься летным обучением, необходимым для получения свидетельства или квалификационной отметки, без соответствующего разрешения. Это разрешение включает:

* квалификационную отметку пилота-инструктора в свидетельстве пилота, или;
* полномочия на выполнение функции представителя одобренной организации, которой ОГА КР поручил осуществлять летное обучение или;
* специальное разрешение органа, выдавшего свидетельство.

2) ОГА КР не разрешает лицу проводить обучение на FSTD, необходимом для получения свидетельства или квалификационной отметки пилота, если это лицо не обладает соответствующим свидетельством, летной подготовкой и опытом, либо не получило соответствующего разрешения от ОГА КР.

**28. Учёт полётного времени.**

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

2) Обладателю свидетельства пилота, выполняющему функции второго пилота на рабочем месте пилота на воздушном судне, сертифицированном для эксплуатации одним пилотом, но для эксплуатации которого по требованию ОГА КР необходимо наличие второго пилота, засчитывается не более 50 процентов полетного времени в качестве второго пилота в суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства пилота более высокого класса.

ОГА КР может разрешить полностью засчитать это полетное время в суммарном времени налета, если воздушное судно оборудовано для выполнения полета вторым пилотом и эксплуатируется многочленным экипажем.

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.

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

**30. Ограничение прав пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращение действия прав членов экипажа, достигших 65-летнего возраста.**

1) ОГА КР, выдающее свидетельства, не допускает:

* командира воздушного судна 60 летнего возраста к выполнению полётов если возраст другого пилота превышает 60 лет;
* командира воздушного судна к выполнению полётов, если возраст составляет 65 лет;
* второй пилот не допускается к выполнению полётов, если возраст составляет 65 лет.
* обладатели свидетельств штурмана, бортинженера (бортмеханика), бортрадиста, бортоператора не допускаются к выполнению своих функций, если они достигли 65-летнего возраста.

**31. Профессиональная подготовка инспекторов Органа гражданской авиации Кыргызской Республики по специальности «Пилот».**

1) Инспектор ОГА КР, обладающий свидетельством пилота, поддерживает соответствующий уровень профессиональной подготовки (квалификации) в соответствии с утвержденной программой подготовки эксплуатантов воздушных судов и требованиями настоящих Правил:

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

**32. Свидетельство пилота - студента.**

1) Пилот-студент отвечает требованиям, установленным ОЛГА КР. При установлении таких требований ОГА КР принимает меры, чтобы при прохождении программы подготовки пилотами-студентами не приводило к созданию аварийных или внештатных ситуаций влияющих на безопасность полётов.

2) Пилот-студент допускается к самостоятельным полетам только под контролем или по разрешению официально утвержденного пилота-инструктора.

3) Пилот-студент не допускается к самостоятельному пилотированию воздушного судна на международных рейсах без специального или общего соглашения между заинтересованными государствами.

4) ОГА КР не допускает пилота-студента к самостоятельным полетам, если у него нет действующего медицинского заключения второго класса.

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

1) Возраст: кандидат не моложе 17 лет.

2) Знания: кандидат обладает уровнем знаний, соответствующим правам, предоставляемым владельцу свидетельства пилота-любителя, и соответствует виду воздушного судна, для которого выдается свидетельство, по крайней мере в следующих областях:

а) Воздушное право:

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

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

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

в) 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.

г) Возможности человека:

* возможности человека, включая принципы КУО.

д) Метеорология:

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

е) Навигация.

* практические аспекты навигации и методы счисления пути;
* пользование аэронавигационными картами.

ж) Эксплуатационные правила.

* применение методов КУО в эксплуатационной обстановке;
* порядок установки высотомера;
* использование аэронавигационной документации, такой как АIР, NОТАМ, авиационные коды и сокращения;
* соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений;
* в случае вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях, земной резонанс, срыв на отступающей лопасти, динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации;
* правила обеспечения безопасности при полетах в ВМУ.

з) Основы полета.

и) Радиотелефония:

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

3) Умения.

а) 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 наблюдение в полете;
* применять знания в области навигации;
* постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра.

4) Годность по состоянию здоровья: кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

5) При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 6, 7, 8, 10 и 21 свидетельство пилота-любителя дает право выполнять функции, но не за плату, командира или второго пилота воздушного судна соответствующего типа, выполняющего не коммерческие полеты.

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

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

7) Опыт: кандидат имеет налет не менее 45 часов в ходе прохождения утвержденного курса подготовки в качестве пилота самолета, соответствующей запрашиваемой квалификационной отметкой.

8) ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (45 часов) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором:

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

9) Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушного судна другого типа, ОГА КР определяет приемлемость учета этого налета. При положительном решении налет на самолете будет учтен к требуемому налёту на самолёте, а налет на вертолете - к требуемому налёту на вертолёте, что может привести к возможному снижению требований абзаца 8 к времени налета.

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

11) Кандидат прошел летную подготовку на самолетах в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта соответствующий требованиям, предъявляемых к пилоту любителю, как минимум в следующих областях:

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

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в пункте 33 абзац 11 (полёт по ППП) и летная подготовка в ночное время с инструктором на самолетах с двойным управлением, указанная в пункте 33 абзац 6, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование самолетом по ППП.

12) Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационных отметок для пилотов вертолета.

а) Кандидат имеет налет не менее 45 часов в ходе прохождения утвержденного курса подготовки в качестве пилота вертолёта в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой.

б) ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (45 часов) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором:

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

в) Если кандидат имеет налет в качестве пилота вертолёта другого типа, ОГА КР определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно возможную степень снижения требований абзаца 12 а) настоящего пункта к времени налета.

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

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

* распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;
* предполетная подготовка, включая расчет массы и центровки, осмотр и обслуживание вертолета;
* аэродромное движение и полеты по схеме движения, методы и меры предотвращения столкновений;
* управление вертолетом с помощью 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;
* полеты по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методов счисления пути и, при их наличии, радионавигационных средств, включая, по крайней мере, часовой полет;
* действия в аварийной обстановке, включая имитацию неисправностей бортового оборудования; заход на посадку в режиме авторотации;
* полеты на контролируемый аэродром, вылеты с такого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;
* правила ведения связи и фразеология.

е) Кандидат проходит лётное обучение полетам по приборам под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Пилот-инструктор обеспечивает получение кандидатом опыта полетов только по приборам, включая выполнение разворота на 180о в горизонтальной плоскости на вертолёте, оборудованном соответствующими приборами.

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в пункте 33 абзац 11 и летная подготовка в ночное время с инструктором на вертолётах с двойным управлением, указанная в пункте 33 абзац 6, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование вертолетов по ППП.

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

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

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

б) Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов с системой увеличения подъёмной силы других типов, ОГА КР определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований абзаца 13а) (настоящего пункта) к времени налета.

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

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

* 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 180º 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 часа;
* 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.

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в абзац г) (полёт только по приборам), и летная подготовка в ночное время с инструктором на воздушном судне с двойным управлением, указанная в пункте 33 абзац 6, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование воздушных судов с системой увеличения подъемной силы по ППП.

14) Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для дирижабля.

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

* 3 часа 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 часа полета по приборам;
* 5 часов полета в качестве пилота, выполняющего функции командира воздушного судна под контролем командира воздушного судна.

б) 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 180о в горизонтальной плоскости;
* навигация, полёт 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 абзаце 14 б) (полёт только по приборам), и летная подготовка в ночное время с инструктором на дирижаблях с двойным управлением, указанная в пункте 33 абзац 6, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование дирижаблей по ППП.

**34. Свидетельство пилота коммерческой авиации.**

1) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.

2) Знания: Кандидат обладает уровнем знаний, соответствующим требованиям, предъявляемым к держателю свидетельства пилота коммерческой авиации, и соответствующим типу воздушного судна, для которого выдается свидетельство, по крайней мере, в следующих областях:

а) Воздушное право:

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

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

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

в) 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 взлетных, посадочных и других характеристик;
* предполетное планирование и планирование полета по маршруту, соответствующее полетам по ПВП;
* подготовка и заполнение планов полета ОВД;
* соответствующие правила обслуживания воздушного движения;
* порядок установки высотомера;
* в случае дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: влияние грузов на внешней подвеске.

г) Возможности человека.

* возможности человека, включая принципы КУО;

д) Метеорология:

* понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов;
* правила получения и использование метеорологической информации перед полетом и во время полета, измерение высоты;
* авиационная метеорология;
* климатология соответствующих районов с учетом влияния на авиацию;
* перемещение областей низкого и высокого давления;
* структура атмосферных фронтов; возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия полета по маршруту, взлета и посадки;
* причины, распознавание и последствия обледенения; порядок входа во фронтальную зону; обход района с опасными метеоусловиями.

е) Навигация:

* навигация, включая использование аэронавигационных карт, сборников аэронавигационной информации, приборов и навигационных средств;
* понимание принципов и характеристик соответствующих навигационных систем; работа бортового оборудования;
* в случае дирижаблей: использование, ограничения и эксплуатационная надежность авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для управления дирижаблем и навигации;
* использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки;
* опознавание радионавигационных средств;
* принципы и характеристики автономных навигационных средств и систем, ориентированных на внешние средства;
* работа бортового оборудования.

ж) Эксплуатационные правила:

* применение методов КУО в эксплуатационной обстановке;
* использование аэронавигационной информации, такой, как АIР, NОТАМ, авиационные коды и сокращения;
* порядок установки высотомера;
* соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке;
* эксплуатационные правила перевозки грузов;
* потенциальный риск перевозки опасных грузов;
* требования и практика инструктажа пассажиров по вопросам безопасности, включая меры предосторожности при посадке на воздушное судно и высадке;
* в случае вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях; земной резонанс; срыв на отступающей лопасти; динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; правила обеспечения безопасности при полетах в ВМУ.

з) Основы полета.

и) Радиотелефония:

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

3) Умения: кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира воздушного судна процедуры и маневры, описанные в пункте 34 абзацах 7в, 8в, 9в, или 10в, соответствующей компетенции обладателя свидетельства пилота коммерческой авиации, и умение:

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

4) Кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.

5) При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 6, 7, 8, 10 и 21 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 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.

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

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

7) Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для категории самолета.

а) Опыт: кандидат имеет налет не менее 150 часов в ходе прохождения утвержденного курса подготовки в качестве пилота самолета. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (150 часов):

* 45 часов по программе пилота-любителя;
* 80 часов – полёты по маршруту (time-building);
* 10 часов – на FSTD с пилотом-инструктором для запрашиваемого типа воздушного судна;
* 15 часов из них 10 часов по ППП.

б) Кандидат налетал на самолетах не менее:

* 70 часов в качестве КВС, если кандидат проходил утвержденный курс обучения;
* 20 часов, выполняя полеты по маршруту в качестве КВС, включая полет по маршруту протяженностью не менее 540 км (300 м. миль) с выполнением в ходе этого полета посадок до полной остановки на двух различных аэродромах;
* 10 часов в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 часов составляет время наземной тренировки по приборам;
* если предполагается осуществление прав данного свидетельства ночью, то необходимо выполнить пять взлётов и пять посадок в течение 5 часов в ночное время в качестве КВС.

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

* распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;
* предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание самолета;
* аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;
* управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров; полет на критически низких скоростях; предотвращение штопора; распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него;
* полеты с ассиметричной тягой при выдаче пилотам свидетельств или квалификационных отметок типа и класса самолетов с несколькими двигателями;
* полеты на критически высоких воздушных скоростях, определение и выход из крутого снижения по спирали;
* взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;
* взлеты с коротким разбегом (с укороченной летной полосы с учетом высоты пролета препятствий); посадки 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;
* 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, в количестве 10 часов в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 часов составляет время наземной тренировки по приборам и опыт ночных полетов и летная подготовка на самолете с двойным управлением с инструктором, при отработке основных манёвров и выхода из необычных угловых положений с помощью только основных пилотажных приборов, не дают обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации права на пилотирование самолетов по ППП.

г) Кандидат проходит утвержденную ОГА КР подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них в реальных условиях полета.

8) Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для вертолета.

а) Опыт: кандидат имеет налет не менее 100 часов во время подготовки по утвержденной программе в качестве пилота вертолетов. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (100 часов) времени полетов, выполненных в качестве пилота под руководством инструктора на FSTD. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает 10 часов.

б) Кандидат налетал на вертолетах не менее:

* 35 часов в качестве КВС;
* 10 часов, выполняя полеты по маршруту в качестве КВС, включая полет по маршруту с выполнением в ходе этого полета посадок в двух различных пунктах;
* 10 часов, выполняя полеты по приборам, из которых не более 5 часов может составлять время наземной тренировки по приборам;
* если предполагается использование прав данного свидетельства ночью, необходимо налетать 5 часов в ночное время, включая выполнение 5 взлетов и 5 посадок в качестве КВС.

в) 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 обслуживание вертолета;
* аэродромное движение и полеты по схемам движения, правила и меры предосторожности, связанные с предотвращением столкновений;
* управление вертолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;
* 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, в количестве 10 часов, из которых не более 5 часов может составлять время наземной тренировки по приборам и прошедшему подготовку по выполнению манёвров в полёте и вывод из необычного углового положения при помощи только основных пилотажных приборов, опыт ночных полетов и лётная подготовка с инструктором на вертолете с двойным управлением, опыт ночных полётов в количестве 5 часов и выполненных 5 схем взлёта и захода на посадку в качестве КВС не дают обладателю свидетельства коммерческого пилота (вертолет) права на пилотирование вертолетов по ППП.

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

а) Опыт: кандидат налетал 150 часов в ходе обучения по утвержденной программе подготовки в качестве пилота воздушного судна. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налёт (150 часов), налёт выполненный с пилотом-инструктором на утверждённом FSTD.

б) Кандидат имеет налет не менее:

* 50 часов в качестве КВС;
* 10 часов маршрутных полётов в качестве КВС, включая полет по маршруту протяженностью не менее 540 км (300 м. миль) с выполнением в ходе этого полета двух посадок до полной остановки на двух различных аэродромах;
* 10 часов в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 часов составляет время наземной тренировки по приборам;
* если предполагается осуществление пилотом прав свидетельства ночью, то 5 часов в ночное время, включая выполнение 5 взлетов и 5 посадок в качестве КВС.

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

* распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;
* предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание воздушных судов;
* аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;
* управление воздушным судном с помощью 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 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;
* взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки на максимальном режиме; производство полетов с площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;
* висение за пределами влияния земли; по мере необходимости выполнение полетов 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;
* полеты по маршрутам с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств, включая выполнение полета в течение по крайней мере 1 часа;
* порядок действий в аварийной обстановке, включая имитацию отказов оборудования воздушных судов;
* тяга для перехода к 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.

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

10) Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для дирижабля.

а) Опыт: кандидат имеет налёт не менее 200 часов в качестве пилота.

б) Кандидат налетал не менее:

* 50 часов в качестве пилота дирижаблей;
* 30 часов на дирижаблях в качестве КВС или КВС под наблюдением, из них не менее:
  + 10 часов это полеты по маршрутам, и
  + 10 часов это полеты в ночное время;
* 40 часов это полеты по приборам;
* 20 часов летной подготовки на дирижаблях.

в) 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.

**35. Свидетельство пилота многочленного экипажа (MPL) применительно к самолёту**.

1) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.

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

3) Подготовка в области требований к базовым знаниям тесно связана с подготовкой в области требований к базовым умениям.

4) Умения: кандидат продемонстрировал базовые навыки, необходимые для выполнения требований для пилота, управляющего воздушным судном, и пилота, осуществляющего мониторинг, на уровне, требуемом для выполнения функций второго пилота на самолетах с газотурбинными двигателями, сертифицированных для выполнения полетов по ПВП и ППП с экипажем в составе не менее двух пилотов.

5) Кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.

6) При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 6, 7, 8, 9, 10 и 21, свидетельство пилота многочленного экипажа дает право:

* осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя самолета;
* 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.

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

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

* налетал 70 часов на самолетах в качестве КВС или не менее 10 часов в качестве КВС и плюс 60 часов КВС под наблюдением;
* налетал в качестве КВС 20 часов, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 10 часов в качестве КВС и 10 часов в качестве КВС под наблюдением, в том числе полет по маршруту протяженностью не менее 540 км (300 м. миль), в ходе которого выполняются две посадки с полной остановкой на двух аэродромах;
* соответствует требованиям, предъявляемым при выдаче свидетельства коммерческого пилота соответствующего вида самолета.

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

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

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

10) Летная подготовка

а) Кандидат закончил программу утвержденной подготовки.

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

**36. Свидетельство линейного пилота. Общие требования, предъявляемые при выдаче свидетельства для самолёта, вертолёта и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы.**

1) Возраст: кандидат не моложе 21 года.

2) Знания: кандидат имеет уровень знаний, соответствующий правам, предъявляемым держателю свидетельства линейного пилота и соответствует виду (категории) воздушного судна, на которое выдается свидетельство, по крайней мере в следующих областях:

а) Воздушное право:

* правила и положения применительно к обладателю свидетельства линейного пилота;
* соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения.

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

* общие характеристики и ограничения электрических, гидравлических систем, системы наддува и других систем воздушного судна; системы управления полетом, включая автопилот и автостабилизацию;
* принципы работы, правила эксплуатации и ограничения двигателей воздушных судов; влияние атмосферных условий на характеристики двигателей; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;
* правила эксплуатации и ограничения соответствующих видов воздушных судов; влияние атмосферных условий на летно-технические характеристики воздушных судов согласно соответствующим эксплуатационным данным из руководства по летной эксплуатации;
* использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;
* пилотажные приборы; компасы, поворотная ошибка и ошибка из-за воздействия ускорения; гироскопические приборы, эксплуатационные ограничения и воздействие прецессии; правила и порядок действий при отказах различных пилотажных приборов и электронных индикаторов;
* правила технического обслуживания планеров, систем и двигателей соответствующих воздушных судов;
* для вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод).

в) Летные характеристики, планирование и загрузка:

* влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна; расчеты массы и центровки;
* использование и практическое применение параметров взлетных, посадочных и других характеристик, включая правила управления в крейсерском режиме;
* предполетное планирование и оперативное планирование полета по маршруту, подготовка и представление планов полета 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.

в) Возможности человека:

* возможности человека включая принципы КУО.

г) Метеорология:

* понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; коды и сокращения; правила получения и использование метеорологической информации перед полетом и во время полета; измерение высоты;
* авиационная метеорология; климатология соответствующих районов, ее влияния на авиацию; перемещение областей низкого и высокого давления, структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, влияющие на условия взлета, полета по маршруту и посадки;
* причины, распознавание и последствия обледенения; порядок входа во фронтальную зону; обход районов с опасными метеоусловиями;
* в случае самолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: практические знания метеорологии на больших высотах, включая понимание и использование метеосводок, карт и прогнозов; струйные течения.

д) Навигация:

* воздушная навигация, 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.

е) Эксплуатационные правила:

* применение методов КУО в эксплуатационной обстановке;
* понимание и использование аэронавигационной документации, такой, как АIР, NОТАМ, 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.

ж) Основы полета:

* основы полета;

з) Радиотелефония:

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

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

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

* предполетную подготовку, включая подготовку эксплуатационного плана полета, заполнение и представление плана полета службе воздушного движения;
* 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 двигатели, 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 и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы: порядок действий и маневры при выполнении полетов по ППП, включая полеты с имитацией отказа двигателя;
* в случае самолета: кандидат продемонстрировал способность выполнять действия и маневры, в качестве командира самолета с несколькими двигателями (подготовка и предоставление плана полёта ОВД, обычные схемы полётов и манёвров на всех этапах полёта, порядок действий в особых и аварийных ситуациях, связанные с отказами планера или его систем);
* кандидат демонстрирует способность выполнять процедуры и маневры, со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым обладателю свидетельства линейного пилота, 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 SOP и использование контрольных карт.

5) Годность по состоянию здоровья: кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.

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

а) При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 8, 9, 10, 21, свидетельство линейного пилота дает право:

* осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя и пилота коммерческой авиации воздушного судна соответствующего вида, а применительно к свидетельству для самолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы – права по квалификационной отметке о праве на полеты по приборам; и
* выполнять функции командира воздушного судна соответствующего вида при коммерческих воздушных перевозках и любого самолета, сертифицированного для полетов более чем с одним пилотом.

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

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

7) Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для самолета.

а) Опыт:

* Кандидат имеет налёт не менее 1500 часов. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (1500 часов) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором на FSTD. Включаемое в общий налет время полетов на таком FSTD не превышает 100 часов, из которых не более 25 часов составляет налет на тренажере для отработки техники пилотирования или на тренажере для основной подготовки к полетам по приборам;
* Кандидат имеет налёт не менее: 500 часов в качестве командира воздушного судна под наблюдением или 250 часов либо в качестве командира воздушного судна, либо не менее 70 часов из этого времени в качестве командира воздушного судна, а необходимое дополнительное время налета - в качестве командира воздушного судна под наблюдением;
* Кандидат имеет налёт 200 часов, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 часов в качестве командира воздушного судна под наблюдением;
* Кандидат имеет налёт 75 часов, выполняя полеты по приборам, из которых время наземной тренировки по приборам не превышает 30 часов;
* Кандидат имеет налёт 100 часов, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота;
* Если кандидат имеет налёт в качестве пилота воздушных судов других категорий, то ОГА КР определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований к времени налета.

б) Лётная подготовка.

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

8) Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для вертолета.

а) Опыт:

* Кандидат имеет налет не менее 1000 часов в качестве пилота вертолетов. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (1000 часов) времени полетов, выполненных в качестве пилота под руководством инструктора на FSTD. Включаемое в общий налет время полетов на таком FSTD не превышает 100 часов, из которых не более 25 часов составляют налет на тренажере для отработки техники пилотирования или на тренажере для основной подготовки к полетам по приборам;
* Кандидат налетал не менее 250 часов в качестве командира воздушного судна либо не менее 70 часов из этого времени в качестве командира воздушного судна, а необходимое дополнительное время налета – в качестве командира воздушного судна под наблюдением;
* Кандидат налетал 200 часов, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 часов в качестве командира воздушного судна под наблюдением;
* Кандидат налетал 30 часов, выполняя полеты по приборам, из которых не более 10 ч может составлять время наземной тренировки по приборам;
* Кандидат налетал 50 часов, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота;
* Если кандидат имеет налет в качестве пилота вертолётов других типов, то ОГА КР определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований к времени налета.

б) Летная подготовка.

* Кандидат прошел летную подготовку согласно требованиям, к выдаче свидетельства коммерческого пилота вертолета;
* Опыт полетов по приборам, в количестве 30 часов из которых не более 10 часов время наземной подготовки, и опыт ночных полетов, в количестве 50 часов в качестве КВС, не дают обладателю свидетельства линейного пилота (вертолёт) права на пилотирование вертолетов по ППП.

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

а) Опыт:

* Кандидат имеет налет не менее 1500 часов в качестве пилота воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (1500 часов) времени полетов, выполненных с пилотом - инструктором на FSTD;
* Кандидат налетал на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы не менее 250 часов в качестве командира воздушного судна либо не менее 70 часов из этого времени в качестве командира воздушного судна, а необходимое дополнительное время налета – в качестве командира воздушного судна под наблюдением;
* Кандидат налетал 100 часов, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 50 часов в качестве командира воздушного судна или в качестве второго пилота, выполняющего под контролем командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна;
* Кандидат налетал 75 часов, выполняя полеты по приборам, из которых время наземной тренировки по приборам не может превышать 30 часов;
* Кандидат налетал 25 часов, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота;
* Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других категорий, то ОГА КР определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований к времени налета.

б) Лётная подготовка.

* Кандидат проходит лётную подготовку с инструктором на воздушном судне с двойным управлением, которая требуется для получения свидетельства коммерческого пилота и для получения квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам.

**37. Квалификационная отметка о праве на полёты по приборам. Требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для самолета, дирижабля, вертолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы.**

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

а) Воздушное право:

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

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

* использование, ограничения и пригодность к эксплуатации бортового электронного оборудования, электронных устройств и приборов, необходимых для управления и навигации воздушного судна при полете по ППП и в метеорологических условиях полета по приборам; использование и ограничения средств автоматизации;
* компасы, поворотная ошибка и ошибка из-за воздействия ускорения; гироскопические приборы, эксплуатационные ограничения и воздействие прецессии; правила и порядок действий при неисправностях различных пилотажных приборов.

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

* предполетная подготовка и проверка, соответствующие ППП;
* оперативное планирование полета;
* подготовка и представление для целей ОВД планов полета по ППП;
* порядок установки высотомера.

г) Возможности человека применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:

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

д) Метеорология применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:

* применение авиационной метеорологии;
* понимание и использование карт, сводок и прогнозов;
* коды и сокращения;
* правила получения и использование метеорологической информации;
* измерение высоты;
* причины, распознавание и последствия обледенения двигателей и планера;
* правила прохода фронтальных зон;
* обход опасных метеоусловий;
* для вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: последствия обледенения несущего винта.

е) Навигация применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:

* практическая воздушная навигация с использованием навигационных систем;
* использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки;
* опознавание источников навигационной информации.

ж) Эксплуатационные правила применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:

* применение методов КУО в условиях эксплуатации;
* понимание и использование аэронавигационной документации, такой, как АIР, NОТАМ, авиационные коды и сокращения, и карт вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;
* меры предосторожности и правила действий в аварийной обстановке; меры безопасности, связанные с полетами по ППП; критерии пролета препятствий.

з) Радиотелефония:

* правила ведения связи и фразеология, применяемые при полетах воздушных судов по ППП;
* действия, при потере связи.

2) Умения:

* Кандидат продемонстрировал на воздушном судне, для которого он стремится получить квалификационную отметку о праве на полеты по приборам, способность выполнять схемы полета и маневры, с уровнем компетенции, соответствующим правам, предоставляемым обладателю данной квалификационной отметки, а также умение: 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 воздушной навигации;
* Постоянно управлять воздушным судном таким образом, чтобы обеспечивать успешное выполнение схемы полета или маневра;
* 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;
* Для приобретения опыта и проверки умений для получения квалификационной отметки о праве полётов по приборам применяется FSTD утверждённый ОГА КР.

3) Годность по состоянию здоровья:

* Кандидаты, обладающие свидетельством пилота-любителя, проходят проверку остроты слуха на основании требований, предъявляемых к слуху при выдаче медицинского заключения первого класса;
* Кандидаты, обладающие свидетельством пилота-любителя, проходят проверку на основании требований к физическому и психическому состоянию, а также требованиям к зрительному восприятию для выдачи медицинского заключения первого класса.

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

а) При условии соответствия указанным в пунктах 6, 7 и 21 требованиям обладатель квалификационной отметки о праве на полеты по приборам для конкретного вида воздушных судов имеет право пилотировать воздушные суда этого вида по ППП.

б) Прежде, чем осуществлять эти права на многодвигательных воздушных судах, обладатель квалификационной отметки продемонстрировал способность выполнять полет на многодвигательных воздушных судах соответствующего вида исключительно по приборам при одном неработающем двигателе или с имитацией одного неработающего двигателя.

в)Пилоты могут осуществлять совместные права согласно квалификационной отметки о праве на полеты по приборам на воздушных судах нескольких видов (но не более двух видов), если они отвечают требованиям по каждому виду.

5) Опыт.

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

б) Кандидат налетал не менее:

* 50 часов, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушных судов на типах, приемлемых для ОГА КР, из которых не менее 10 часов – на воздушных судах запрашиваемого вида, и
* 40 часов, выполняя полеты по приборам на воздушных судах, из которых не более 20 часов (или 30 часов в тех случаях, когда используется пилотажный тренажер) могут составлять время наземной тренировки по приборам. Наземная тренировка осуществляется под руководством уполномоченного инструктора.

6) Летная подготовка.

а) Из требуемого налёта в 40 часов по приборам кандидат налетал не менее 10 часов во время прохождения лётной подготовки на воздушных судах запрашиваемого вида с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к обладателю квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, по крайней мере в следующих областях:

* 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 лётные характеристики.

б) Если предполагается, что предоставляемые квалификационной отметкой права на выполнение полетов по приборам будут 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.

**38. Квалификационная отметка пилота-инструктора самолётов, дирижаблей, вертолётов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. Требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки.**

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

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

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

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

4) Летная подготовка - под руководством назначенного ОГА КР пилота-инструктора кандидат:

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

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

а) При условии соблюдения требований пунктов 6 и 21 обладатель квалификационной отметки пилота-инструктора имеет право:

* контролировать самостоятельные полеты пилотов-студентов; и
* проводить летную подготовку, для выдачи свидетельств пилота-любителя и пилота коммерческой авиации, внесения квалификационной отметки о праве на полеты по приборам и квалификационной отметки пилота-инструктора.

б) При условии, что пилот-инструктор:

* имеет свидетельство и квалификационную отметку о праве проводить подготовку по соответствующему типу воздушных судов;
* имеет свидетельство и квалификационную отметку, для выполнения функций командира воздушного судна, по которому ведется подготовка;
* имеет квалификационную отметку пилота-инструктора, подтвержденной отметкой в свидетельстве;
* для проведения подготовки на получение свидетельства пилота многочленного экипажа кандидат отвечает квалификационным требованиям для инструктора.

**39. Свидетельство пилота-планериста. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельств.**

1) Возраст: кандидат не моложе 16 лет.

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

а) Воздушное право:

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

б) Общие знания по воздушным судам:

* принципы работы систем и приборного оборудования планеров;
* эксплуатационные ограничения планеров;
* соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа.

в) Летные характеристики, планирование и загрузка:

* влияние загрузки и распределения массы на летные характеристики; учет массы и центровки;
* использование и практическое применение параметров стартовых, посадочных и других характеристик;
* предполетное планирование и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по ПВП;
* соответствующие правила обслуживания воздушного движения;
* порядок установки высотомера;
* выполнение полетов в районах с интенсивным движением.

г) Возможности человека:

* возможности человека применительно к пилоту-планеристу, включая принципы КУО.

д) Метеорология:

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

е)Навигация:

* практические аспекты воздушной навигации и методы счисления пути;
* пользование аэронавигационными картами.

Ж) Эксплуатационные правила:

* использование аэронавигационной документации, такой как АIР, NОТАМ, авиационные коды и сокращения;
* различные методы запуска и соответствующий порядок действий;
* меры предосторожности и действия в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений.

з) Основы полета:

* основы полета применительно к планерам.

и) Кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-планериста, правил ведения связи и фразеологии, для выполнения полетов по ПВП, а также знание действий, предпринимаемых при потере связи.

3) Опыт:

а) Кандидат имеет не менее 6 часов налета в качестве пилота планера, включая 2 часа самостоятельного налета, в течение которых он выполнил не менее 20 взлетов и посадок;

б) Кандидат, имеющий налет в качестве пилота самолётов, ОГА КР определяет приемлемость учета такого налёта и, при положительном решении, степень возможного снижения требований к времени налёта.

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

* предполетная подготовка, включая сборку и осмотр планера;
* технические приемы и правила, применяемые при используемом методе старта, включая соответствующие ограничения воздушной скорости, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;
* полеты по схемам движения, методы и меры, применяемые для предотвращения столкновений;
* управление планером с помощью внешних визуальных ориентиров;
* полёт в эксплуатационном диапазоне режимов полёта;
* распознавание начального и развившегося сваливания и вывод из него и из крутого снижения по спирали;
* запуски, заходы на посадку и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;
* полеты по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;
* порядок действий в аварийной обстановке.

4) Умения: кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира планера полеты и маневры, указанные в абзаце 3в, на уровне квалификации, соответствующем правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-планериста, а также умение:

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

5) Годность по состоянию здоровья: кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

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

* При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 8, 9, 10 и 21, свидетельство пилота-планериста даёт право выполнять функции командира любого планера, если обладатель свидетельства имеет опыт применения используемого метода старта;
* Если предполагается перевозка пассажиров, то обладатель свидетельства имеет налет не менее 10 часов в качестве пилота планеров.

**40. Свидетельство пилота свободного аэростата.**

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

2) Возраст: кандидат не моложе 16 лет.

3) Знания: кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота свободного аэростата, по крайней мере в следующих областях:

а)Воздушное право:

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

б) Общие знания по воздушным судам:

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

в) Летные характеристики, планирование и загрузка:

* влияние загрузки на летные характеристики; расчеты массы;
* использование и практическое применение параметров стартовых, посадочных и других характеристик, включая влияние температуры;
* предполетное планирование и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по ПВП;
* соответствующие правила обслуживания воздушного движения, порядок установки высотомера, выполнение полетов в районах с интенсивным движением.

г) Возможности человека.

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

д) Метеорология:

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

е) Навигация:

* практические аспекты воздушной навигации и методы счисления пути;
* пользование аэронавигационными картами.

ж) Эксплуатационные правила:

* использование аэронавигационной документации, такой как АIР, NОТАМ, авиационные коды и сокращения;
* соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода района опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений.

з) Основы полета:

* основы полета применительно к свободным аэростатам.

и) Кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота свободного аэростата, правил ведения связи и фразеологии, необходимых для выполнения полетов по ПВП и действий при потере связи.

4) Опыт:

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

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

* предполетная подготовка, включая сборку, оснастку, наполнение, пришвартовывание и осмотр аэростата;
* технические приемы и правила, применяемые при запуске и подъеме, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;
* методы и меры предотвращения столкновений;
* управление свободным аэростатом с помощью внешних визуальных ориентиров;
* распознавание режима быстрого спуска и выход из него;
* полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;
* заходы на посадку и посадки, включая порядок обращения с аэростатом на земле;
* порядок действий в аварийной обстановке.

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

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

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

а) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

б) управлять свободным аэростатом в пределах его ограничений;

в) плавно и точно выполнять все маневры;

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

д) применять знания в области воздушной навигации;

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

6) Годность по состоянию здоровья - кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

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

а) При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 8, 9, 10, 21 или, когда предполагается перевозка пассажиров за плату или по найму, то обладатель свидетельства имеет налёт 35 часов, включая налёт в 20 часов пилота свободного аэростата. Свидетельство пилота свободного аэростата предоставляет право выполнять функции командира любого свободного аэростата, если обладатель свидетельства имеет опыт полетов на аэростатах, использующих горячий воздух или газ.

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

**§2. СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ВНЕШНИХ ПИЛОТОВ**

**41. Общие правила, касающиеся свидетельств и квалификационных отметок внешних пилотов.**

1) Сроки действия квалификационных отметок определяются ОГА КР.

2)Положения параграфа §2 главы 2 относятся только к международным полетам БПЛА

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

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

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

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

6) Кандидат на получение свидетельства или квалификационной отметки внешнего пилота демонстрирует, способом, определенным ОГА КР, соответствие требованиям к знаниям и умению, установленным для данного свидетельства или квалификационной отметки.

**42. Квалификационные отметки о виде.**

1) Квалификационные отметки о виде, если таковые предусматриваются, относятся к видам БПЛА, перечисленным в пункте 41 абзац 3.

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

**43. Квалификационные отметки о классе и типе.**

1) Квалификационная отметка о классе устанавливается для сертифицированных БПЛА предназначенных для полетов с одним внешним пилотом, и связанных с ними ПДП, имеющих сопоставимые характеристики управляемости, летно-технические и другие характеристики. Исключение составляют случаи, когда ОГА КР считает необходимой квалификационную отметку о типе.

2) Квалификационная отметка о типе устанавливается для БПЛА и связанных с ними ПДП, сертифицированных для полетов с минимальным экипажем, состоящим из двух внешних пилотов, или, когда ОГА КР считает ее необходимой.

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

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

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

а) ОГА КР, выдавшее свидетельство, не допускает обладателя этого свидетельства к выполнению функций внешнего командира воздушного судна или внешнего второго пилота БПЛА и связанного с ним ПДП, если обладатель свидетельства не получил разрешения в виде:

* соответствующей квалификационной отметки о классе, предусмотренной в пункте 43 абзац 1; или
* квалификационной отметки о типе, когда это требуется в соответствии с пунктом 43 абзац 2.

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

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

г) Для учебных, испытательных или некоммерческих полетов с конкретной специальной целью ОГА КР вместо квалификационной отметки о классе или типе, предусмотренной пунктом 43 абзац 5а, может выдавать обладателю свидетельства внешнего пилота специальное письменное разрешение. Срок действия этого разрешения ограничивается временем, необходимым для завершения конкретного полета.

**44. Квалификационная отметка о типе.**

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

2) Кандидат:

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

* обычные схемы полета и маневры на всех этапах полета;
* нештатные и аварийные процедуры и маневры, связанные с отказами или неисправностями оборудования, например, двигателя, линии С2, систем и планера;
* правила полетов по приборам, включая правила захода на посадку по приборам, ухода на второй круг и посадки в обычных, нештатных и аварийных условиях, в том числе с имитацией отказа двигателя;
* для выдачи квалификационной отметки о типе прошел подготовку по предотвращению попадания в сложные пространственные положения и выводу из них.
* порядок действий при потере экипажем трудоспособности и порядок координации действий экипажа, включая распределение задач внешнего пилота; взаимодействие членов экипажа и использование контрольных карт.

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

**45. Использование FSTD для приобретения опыта и демонстрации квалификации.**

1) Использование FSTD для приобретения опыта или выполнения любого маневра, необходимого для демонстрации квалификации для получения свидетельства или квалификационной отметки внешнего пилота, утверждается ОГА КР, который гарантирует соответствие FSTD поставленной задаче.

2) Условия, при которых требуется получение разрешения на проведение подготовки для выдачи свидетельства внешнего пилота.

а) ОГА КР, выдавший свидетельство внешнего пилота, не допускает его обладателя к проведению подготовки, необходимой для выдачи свидетельства или квалификационной отметки, если такой обладатель не получил соответствующего разрешения от ОГА КР.

б) Соответствующее разрешение включает:

* квалификационную отметку инструктора БПЛА в свидетельстве внешнего пилота; или
* разрешение на выполнение функции представителя официальной учебной организации, которой ОГА КР поручил осуществлять подготовку для выдачи свидетельств внешнего пилота; или
* специальное разрешение ОГА КР, выдавшего свидетельство внешнего пилота.

3) ОГА КР не разрешает лицу проводить подготовку на FSTD, для выдачи свидетельства или квалификационной отметки внешнего пилота, если такое лицо:

* не имеет или не имело соответствующего свидетельства внешнего пилота;
* не прошло соответствующей подготовки по БПЛА;
* не имеет летного опыта;
* не получило соответствующего разрешения от ОГА КР.

4) Учет полётного времени на БПЛА.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**47. Внешний пилот-студент.**

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

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

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

4) Годность по состоянию здоровья.

а) ОГА КР не допускает внешнего пилота-студента к самостоятельному пилотированию БПЛА, если этот пилот-студент не имеет действующего медицинского заключения третьего класса или первого класса.

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

**48. Свидетельство внешнего пилота.**

1)Положения параграфа §2 главы 2 относятся только к международным полетам БПЛА по ППП

2) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.

3) Знания: кандидат продемонстрировал уровень знаний, по крайней мере в перечисленных ниже областях, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства внешнего пилота, категории БПЛА и связанного с ним ПДП, информацию о которых предполагается включить в свидетельство внешнего пилота:

а) Воздушное право:

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

б) Общие знания по БПЛА:

* принципы эксплуатации и работы двигателей, систем и приборного оборудования;
* эксплуатационные ограничения БПЛА соответствующего вида и двигателей;
* соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;
* использование и проверка работоспособности соответствующего оборудования и систем БПЛА;
* процедуры технического обслуживания планеров, систем и двигателей, соответствующих БПЛА;
* для винтокрылов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод), где это применимо;
* использование, ограничения и работоспособность бортового радиоэлектронного оборудования, электронных устройств и приборов, необходимых для осуществления контроля и навигации БПЛА по ППП и в приборных метеорологических условиях;
* пилотажные приборы; гироскопические приборы, эксплуатационные ограничения и эффекты прецессии; порядок действий и процедур на случай отказов различных пилотажных приборов;
* возможности БПЛА по обнаружению и уклонению от опасностей;
* для дирижаблей: физические характеристики и практическое применение газов.

в) Общие знания по ПДП:

* принципы эксплуатации и функционирования систем и приборного оборудования;
* использование и проверка работоспособности оборудования и систем, соответствующих ПДП;
* процедуры на случай неисправностей.

г) Общие знания по линии С2:

* различные типы линий С2 и их эксплуатационные характеристики и ограничения;
* использование и проверка работоспособности систем линии С2;
* процедуры на случай сбоев в работе линии С2.

д) Летные характеристики, планирование и загрузка:

* влияние загрузки и распределения массы на управление БПЛА, пилотажные и летно-технические характеристики;
* расчеты массы и центровки;
* использование и практическое применение взлетных, посадочных и других технических характеристик;
* предполетное планирование и планирование полета по маршруту БПЛА по ППП;
* подготовка и представление планов полета ОВД по ППП;
* соответствующие правила обслуживания воздушного движения;
* порядок установки высотомера;
* в случае дирижаблей, винтокрылов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: влияние внешней нагрузки на управление.

е) Возможности человека:

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

ж) Метеорология:

* интерпретация и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов;
* использование и процедуры получения метеорологической, предполетной и полетной информации;
* измерение высоты;
* климатология соответствующих районов в части, касающейся элементов, оказывающих влияние на авиацию;
* движение барических систем, структура фронтов и источник и характеристики особых явлений погоды, оказывающих влияние на условия взлета, полета по маршруту и посадки;
* причины, выявление и влияние обледенения; процедуры прохождения фронтальных зон;
* обход районов с опасными метеорологическими условиями;
* в случае винтокрылов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: последствия обледенения несущего винта;
* в случае полетов на больших высотах: практическая метеорология при выполнении полетов на больших высотах, включая интерпретацию и использование метеорологических сводок, карт и прогнозов; струйные течения.

з) Навигация:

* воздушная навигация, включая использование аэронавигационных карт, приборов и навигационных средств;
* понимание принципов и характеристик соответствующих навигационных систем;
* эксплуатация оборудования БПЛА;
* использование, ограничения и работоспособность бортового радиоэлектронного и приборного оборудования, необходимых для управления и навигации;
* применение, точность и надежность навигационных систем, используемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки; идентификация радионавигационных средств;
* принципы и характеристики автономных навигационных систем и навигационных систем с внешним опорным сигналом; эксплуатация оборудования БПЛА.

и) Эксплуатационные правила:

* применение методов КУО в эксплуатационной обстановке.
* интерпретация и использование аэронавигационной документации, такой как AIP, NOTAM, навигационные коды и сокращения и карты со схемами вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;
* порядок установки высотомера;
* соответствующие меры предосторожности и порядок действий в аварийной обстановке; практика обеспечения безопасности полетов, связанная с выполнением полетов по ППП;
* критерии пролета препятствий;
* эксплуатационные правила для перевозки груза; потенциальные виды опасности, связанные с опасными грузами, и контроль за ними;
* требования и практика проведения инструктажей по безопасности полетов для членов внешнего летного экипажа;
* в случае винтокрылов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях, земной резонанс, срыв на отступающей лопасти, динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; правила обеспечения безопасности при ВМУ;
* эксплуатационные правила передачи управления и координации;
* эксплуатационные правила для штатной и нештатной работы линии С2.

к) Основы полета:

* основы полета.

л) Радиотелефония:

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

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

5) Если права внешнего пилота реализуются на многодвигательном БПЛА, кандидат демонстрирует способность выполнять полет по ППП при ухудшении характеристик силовой установки.

6) Годность по состоянию здоровья: кандидат имеет действующее медицинское заключение третьего или первого класса.

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

7) При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 6, 7, 8, 19 и 41, свидетельство внешнего пилота дает его обладателю право:

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

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

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

д) выполнять функции внешнего командира воздушного судна или внешнего второго пилота БПЛА при выполнении полетов по ППП.

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

8) Опыт.

а) Кандидат приобрел опыт в ходе прохождения подготовки по эксплуатации БПЛА и связанного с ним ПДП, позволяющий успешно продемонстрировать квалификацию, предусмотренную в пункте 48 абзац 4.

9) Подготовка для получения свидетельства внешнего пилота.

а) Для выполнения требований, предусмотренных свидетельством внешнего пилота, кандидат проходит утвержденный курс подготовки. Эта подготовка является квалификационной и, если необходимо, проводится в эксплуатационных условиях многочленного экипажа.

б) В ходе подготовки кандидат приобретает квалификацию и основные умения, необходимые для выполнения функций внешнего пилота БПЛА, сертифицированного для выполнения полетов по ППП.

в) Кандидат прошел подготовку для получения свидетельства внешнего пилота с использованием БПЛА и связанного с ним ПДП под руководством уполномоченного инструктора БПЛА.

* Инструктор БПЛА обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на всех этапах полета и во всех областях эксплуатационных режимов БПЛА, включая нештатные и аварийные условия, предотвращение попадания в сложные пространственные положения и выход из них для соответствующих категорий воздушных судов, а также полеты по ППП.

г) Если права внешнего пилота реализуются на многодвигательном БПЛА, кандидат проходит подготовку для получения свидетельства внешнего пилота с инструктором в приборных условиях соответствующего вида под руководством уполномоченного инструктора БПЛА.

* Инструктор БПЛА обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта пилотирования БПЛА соответствующего вида при неработающих двигателях или с имитацией неработающих двигателей.

**49. Квалификационная отметка инструктора БПЛА.**

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

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

3) В рамках учебной программы инструктора БПЛА основное внимание уделяют повышению квалификации в следующих областях:

а) квалификационных требований, предусмотренных программой подготовки внешних пилотов в соответствии с системой оценок, используемой эксплуатантом БПЛА или утвержденной учебной организацией;

б) в соответствии с результатами оценки и системой оценок эксплуатанта БПЛА или утвержденной учебной организации, проведение оценок посредством наблюдения за особенностями поведения, сбор объективной информации, касающейся наблюдаемых особенностей поведения, предусмотренные используемой системой квалификационных требований;

в) признание результатов деятельности, отвечающих квалификационным стандартам, и привлечение к ним внимания;

г) определение основных причин отклонений от ожидаемых нормативных показателей;

д) выявление ситуаций, которые могут привести к неприемлемому понижению уровня безопасности полетов.

4) Кандидат отвечает квалификационным требованиям, предъявляемым к выдаче свидетельства внешнего пилота надлежащего вида БПЛА и связанного с ним ПДП.

5) Кандидат продемонстрировал уровень квалификации, соответствующий правам, предоставляемым обладателю квалификационной отметки инструктора БПЛА по крайней мере в следующих областях:

* методика практического обучения;
* оценка успеваемости студентов по тем предметам, по которым осуществляется наземная подготовка;
* процесс усвоения материала;
* элементы эффективного обучения;
* принципы квалификационной подготовки, включая оценку студентов;
* оценка эффективности программ подготовки;
* планирование урока;
* методика аудиторного обучения;
* использование учебных пособий, включая, при необходимости, FSTD;
* анализ и исправление ошибок студентов;
* возможности человека применительно к БПЛА, полетам по приборам и подготовке для получения свидетельства внешнего пилота, включая принципы КУО и подготовка по БПЛА;
* факторы опасности, связанные с имитацией отказов систем и неисправностей на воздушном судне.

6) Умения.

а) Кандидат прошел успешную официальную оценку квалификации до начала подготовки и оценки в рамках квалификационной учебной программы.

б) Оценка квалификации проводится в ходе практического учебного занятия по виду БПЛА и связанного с ним ПДП, по которым предусматривается осуществление прав инструктора БПЛА, включая, в соответствующих случаях, предполетный инструктаж, разбор полетов и наземную подготовку.

в) Оценка квалификации проводится лицом, назначенным ОГА КР.

7) Опыт.

а) Кандидат отвечает требованиям к выдаче свидетельства внешнего пилота, поддерживает уровень квалификации и отвечает требованиям к предыдущему опыту, предусмотренным для данного свидетельства.

б) Кандидат обладает достаточным уровнем подготовки и опыта для достижения требуемого уровня профессиональных навыков при выполнении всех необходимых задач, маневров, полетов, а также применении принципов и методов подготовки, соответствующих положениям пункта 48 абзац 9.

8) Подготовка для выдачи свидетельства внешнего пилота.

а) Под руководством назначенного ОГА КР инструктора БПЛА кандидат:

* прошел курс обучения по методике ведения подготовки по БПЛА, включая демонстрацию операций, методы практического обучения студентов, распознавание и исправление ошибок студентов;
* применял на практике методику обучения выполнению тех маневров и схем полета, по которым он намерен проводить подготовку для выдачи свидетельства внешнего пилота.

9) Права обладателя квалификационной отметки инструктора БПЛА и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав.

а) Обладатель квалификационной отметки инструктора БПЛА имеет право:

* контролировать самостоятельные полеты внешних пилотов-студентов;
* проводить подготовку, необходимую для выдачи свидетельства внешнего пилота и внесения квалификационной отметки инструктора БПЛА.

б) Обладатель квалификационной отметки инструктора БПЛА имеет:

* свидетельство и квалификационную отметку внешнего пилота о праве проводить подготовку по соответствующему виду БПЛА и связанному с ним ПДП;
* свидетельство и квалификационную отметку внешнего пилота, необходимые для выполнения функций внешнего командира воздушного судна соответствующего вида БПЛА и связанного с ним ПДП, по которым ведется подготовка;
* имеет права инструктора БПЛА, подтвержденные отметкой в свидетельстве внешнего пилота.

в) Для проведения подготовки для выдачи свидетельства внешнего пилота многочленного экипажа кандидат также отвечает всем квалификационным требованиям, предъявляемым к инструктору.

**ГЛАВА 3. СВИДЕТЕЛЬСТВА ЧЛЕНОВ ЛЁТНОГО ЭКИПАЖА, КРОМЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ ПИЛОТОВ**

**50. Общие правила, касающиеся выдачи свидетельств и квалификационных (особых) отметок.**

1) Кандидат, до получения свидетельства соответствует требованиям к возрасту, знаниям, опыту, умению и годности по состоянию здоровья, установленным для данных свидетельств.

2) Кандидат на получение свидетельства демонстрирует, соответствие требованиям к знаниям и умению, установленным для данных свидетельств, способом, определенным ОГА КР.

3) Виды квалификационных (особых) отметок и порядок их выдачи для данных свидетельств осуществляется в соответствии с положениями или инструкциями, утверждёнными ОГА КР.

4) Сроки действия квалификационных отметок определяются ОГА КР.

**51. Свидетельство штурмана.**

1) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.

2) Знания: кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства штурмана, как минимум в следующих областях:

а) Воздушное право:

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

б) Лётные характеристики, планирование и загрузка:

* влияние загрузки и распределения массы на лётно-технические характеристики воздушного судна;
* использование взлетно-посадочных и других характеристик, включая правила управления в крейсерском режиме;
* предполётное планирование и оперативное планирование полёта по маршруту;
* подготовка и представление планов полёта для целей ОВД;
* соответствующие правила обслуживания воздушного движения;
* порядок установки высотомера.

в) Возможности человека:

* возможности человека применительно к штурману, включая принципы КУО;

г) Метеорология:

* понимание и практическое применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов;
* коды и сокращения;
* правила получения и использование метеорологической информации перед полетом и во время полета;
* измерение высоты;
* авиационная метеорология;
* климатология соответствующих районов, с точки зрения ее влияния на авиацию;
* перемещение областей низкого и высокого давления, структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полета по маршруту и посадки.

д) Навигация:

* методы счисления пути, полеты по изобарической поверхности и правила воздушной навигации;
* использование аэронавигационных карт, радионавигационных средств и систем зональной навигации;
* особые навигационные требования в отношении полетов по маршрутам большой протяженности;
* использование, ограничения и эксплуатационная надежность авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для навигации воздушного судна;
* использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту и захода на посадку; опознавание радионавигационных средств;
* принципы, характеристики и использование автономных систем и систем, ориентированных на внешние средства; работа бортового оборудования;
* небесная сфера, включая движение небесных светил, их выбор и распознавание в целях определения местонахождения воздушного судна в полете; тарировка сектантов; заполнение навигационной документации;
* определения, единицы измерения и формулы, используемые в воздушной навигации.

е) Эксплуатационные правила:

* понимание и использование АIР, NОТАМ;
* авиационных кодов, сокращений и карт вылета, полёта по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам.

ж) Основы полёта.

* основы полёта.

з) Радиотелефония:

* правила ведения связи и фразеология.

3) Опыт: кандидат, выполняя функции штурмана, налетал не менее 200 часов, на воздушных судах, выполняющих полёты по маршруту, включая не менее 30 часов полётов в ночное время.

а) Если кандидат имеет налёт в качестве пилота, ОГА КР определяет приемлемость учёта такого опыта и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований пункте 51 абзац 3 к времени налёта.

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

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

в) 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 воздушной навигации;
* выполнять все обязанности члена единого экипажа;
* осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа.

4) Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

**52. Свидетельство бортинженера.**

1) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.

2) Знания: кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортинженера, по крайней мере в следующих областях:

а) Воздушное право:

* правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства бортинженера;
* правила и положения, регулирующие эксплуатацию гражданских воздушных судов в части обязанностей бортинженера.

б) Общие знания по воздушным судам:

* основные принципы устройства двигателей, газотурбинных и/или поршневых двигателей;
* характеристики топлива, топливные системы, включая регулирование подачи топлива;
* смазочные материалы и системы смазки; форсажные камеры и системы впрыска, назначение и принципы работы систем зажигания и запуска двигателей;
* принципы работы, правила эксплуатации и ограничения двигателей воздушных судов; влияние атмосферных условий на характеристики двигателей;
* планеры, органы управления, конструкции, колесные шасси, тормоза и противоюзовые устройства, ресурс по коррозии и усталости материалов; обнаружение повреждений и дефектов конструкции;
* 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.

в) Лётные характеристики, планирование и загрузка:

* влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна; расчеты массы и центровки;
* использование и практическое применение данных о летно-технических характеристиках, включая правила управления в крейсерском режиме.

г) Возможности человека:

* возможности человека применительно к бортинженеру, включая принципы КУО.

д) 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;

е) Основы полёта:

* основы аэродинамики;

ж) Радиотелефония:

* правила ведения связи и фразеология.

3) Кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортинженера, по крайней мере в следующих областях:

а) основы навигации, принцип работы и эксплуатация автономных систем;

б) эксплуатационные аспекты метеорологии.

4) Опыт: кандидат, выполняя обязанности бортинженера, налетал не менее 100 часов под контролем инструктора, назначенного ОГА КР. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (100 часов) времени полетов, выполненных в качестве бортинженера на утвержденном тренажере, имитирующем реальные условия полета. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает 50 часов.

а) Если кандидат имеет налёт в качестве пилота, то ОГА КР определяет приемлемость учета такого опыта и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований пункта 52 абзац 4 к времени налёта.

б) Кандидат имеет эксплуатационный опыт работы, накопленный при выполнении обязанностей бортинженера под контролем бортинженера-инструктора, назначенного для этой цели ОГА КР, по крайней мере в следующем:

* 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;
* распознавание отклонений в функционировании бортовых систем;
* применение особых и альтернативных (резервных) процедур;
* распознавание аварийной обстановки;
* применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке.

в) Умения: кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве бортинженера воздушного судна обязанности и правила, указанные в пункте 52 абзац 4б 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 навигации;
* выполнять все обязанности члена единого экипажа таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты;
* осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа.

г) Использование FSTD для выполнения процедур, требуемых для демонстрации умений, указанных в пункте 52 абзаце 4б утверждается ОГА КР, который гарантирует соответствие этого FSTD поставленной задаче.

5) Годность по состоянию здоровья - кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

6) Типы воздушных судов, на которых обладателю свидетельства бортинженера разрешается осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством, указываются в этом свидетельстве или регистрируются в другом документе способом, приемлемым для ОГА КР.

**53. Свидетельство бортрадиста.**

1) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.

2) Кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортрадиста, по крайней мере в следующих областях:

а) Воздушное право:

* правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства бортрадиста;
* правила и положения, регулирующие эксплуатацию гражданских воздушных судов в части обязанностей бортрадиста.

б) Общие знания по воздушным судам:

* основные принципы устройства двигателей;
* основы электротехники, электрические системы постоянного и переменного тока, системы электропроводки воздушных судов, металлизация и экранирование;
* принципы работы, правила эксплуатации и работы приборного оборудования; обнаружение повреждений и дефектов оборудования;
* принципы работы связного радиооборудования, радионавигационных и радиолокационных средств и авиационного электронного оборудования;
* системы наддува и кондиционирования воздуха, кислородные системы;
* ограничения соответствующих воздушных судов;
* использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;
* системы пожарной сигнализации и противопожарные системы.

в) Возможности человека:

* возможности человека применительно к бортрадисту, включая принципы КУО;

г) Эксплуатационные правила:

* использование аэронавигационной документации и информации AIP и NOTAM, авиакоды, сокращения;
* применение внешних источников питания;
* использование установленного оборудования и систем кабины;
* порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях;

д) Навигация:

* основы навигации, аэронавигационные средства;

е) 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;
* авиационная метеорология: климатология соответствующих районов, её 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.

ж) Радиотелефония:

* правила ведения связи и фразеология.

3) Опыт: кандидат, выполняя обязанности бортрадиста, налетал не менее 95 часов под контролем инструктора, назначенного полномочным органом по выдаче свидетельств. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (95 часов) времени полетов, выполненных в качестве бортрадиста на утвержденном тренажере, имитирующем реальные условия полета. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает 20 часов.

* Если кандидат имеет налёт в качестве пилота, штурмана или бортинженера то ОГА КР определяет приемлемость учета такого опыта и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований к времени налёта.

4) Кандидат, имеющий эксплуатационный опыт, полученный в ходе выполнения обязанностей диспетчера ОВД, специалиста по эксплуатации электрифицированных и пилотажно-навигационных комплексов охватывает как минимум следующие области:

а) Порядок действий в нормальных условиях:

* предполетные осмотры;
* проверка документов по техническому обслуживанию;
* обычные действия в кабине экипажа на всех этапах полета;
* порядок действий в случае потери членами экипажа трудоспособности.

б) Действия в особых случаях и альтернативные (резервные) процедуры:

* распознавание отклонений в функционировании бортовых систем;
* применение особых и альтернативных (резервных) процедур.

в) Порядок действий в аварийной обстановке:

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

5) Умения: кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве бортрадиста обязанности и правила, с уровнем компетенции, соответствующим правам обладателя свидетельства бортрадиста, а также умение:

a) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки.

б) использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;

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

г) применять знания в области навигации;

д) выполнять все обязанности члена экипажа таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты;

е) осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа.

6) Использование FSTD для выполнения процедур, требуемых для демонстрации умений, утверждается ОГА КР, который гарантирует соответствие этого FSTD поставленной задаче.

7) Годность по состоянию здоровья: кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

8) Типы воздушных судов, на которых обладателю свидетельства бортрадиста разрешается осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством, указываются в этом свидетельстве или регистрируются в другом документе способом, приемлемым для ОГА КР.

**54. Свидетельство бортоператора.**

1) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.

2) Кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортоператора, по крайней мере в следующих областях:

а) Воздушное право:

* правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства бортоператора;
* правила и положения, регулирующие эксплуатацию гражданских воздушных судов в части обязанностей бортоператора.

б) Общие знания по воздушным судам:

* эксплуатационные ограничения;
* технические данные;
* расчет центровки;
* системы наддува и кондиционирования воздуха, кислородные системы;
* использование и проверка исправности оборудования и систем;
* системы пожарной сигнализации и противопожарные системы.

в) Возможности человека:

* возможности человека применительно к бортоператору, включая принципы КУО.

г) Эксплуатационные правила:

* обязанности и ответственность бортоператора;
* применение внешних источников питания;
* использование установленного оборудования и систем кабины;
* порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях.

д) Техника безопасности:

* техника безопасности при эксплуатации оборудования и систем воздушного судна.

е) Английский язык:

* понимание и практическое применение английского языка; коды и сокращения;
* правила получения и использования сводно-загрузочной документации.

3) Кандидат имеет эксплуатационный опыт, полученный в ходе выполнения обязанностей авиаспециалиста. Этот опыт охватывает как минимум следующие области:

а) Порядок действий в нормальных условиях:

* предполетные осмотры;
* проверка документов по техническому обслуживанию;
* обычные действия в кабине экипажа на всех этапах полета;
* порядок действий в случае потери членами экипажа трудоспособности.

б) Действия в особых случаях и альтернативные (резервные) процедуры:

* распознавание отклонений в функционировании бортовых систем;
* применение особых и альтернативных (резервных) процедур.

в) Порядок действий в аварийной обстановке:

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

4) Умения: кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве бортоператора обязанности и правила, указанные в пункте 3.5.1.3.1, с уровнем компетенции, соответствующим правам обладателя свидетельства бортоператора, а также умение:

a) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки.

б) использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;

в) принимать правильные решения;

г) выполнять обязанности бортоператора таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты;

д) осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа.

5) Использование FSTD для выполнения процедур, требуемых для демонстрации умений, утверждается ОГА КР, который гарантирует соответствие этого FSTD поставленной задаче.

6) Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

7) Типы воздушных судов, на которых обладателю свидетельства бортоператора разрешается осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством, указываются в этом свидетельстве или регистрируются в другом документе способом, приемлемым для ОГА КР.

**ГЛАВА 4. СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА, КРОМЕ ЧЛЕНОВ ЛЁТНОГО ЭКИПАЖА**

**55. Общие правила, касающиеся свидетельств и квалификационных отметок авиационного персонала, кроме членов лётного экипажа.**

1) Перед выдачей свидетельства или квалификационной отметки, кандидат соответствует установленным требованиям по возрасту, знаниям, опыту и, при необходимости, по состоянию здоровья и умениям.

2) Кандидат на получение свидетельства или квалификационной отметки, демонстрирует соответствие требованиям к знаниям и умениям, установленным для данного свидетельства или квалификационной отметки, способом, определенным ОГА КР.

3) Сроки действия квалификационных отметок определяются ОГА КР.

**56. Свидетельство инженера/техника/механика.**

1) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.

2) Знания: кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам и обязанностям обладателя свидетельства инженера/техника, по крайней мере в следующих областях:

а) Воздушное право и требования к лётной годности:

* правила и нормативные положения, касающиеся обладателя свидетельства инженера/техника, включая соответствующие требования к лётной годности, регулирующие процесс сертификации и поддержания лётной годности воздушных судов, а также утверждённые методы организации и процедуры технического обслуживания воздушных судов.

б) Естественные науки и общие сведения о воздушном судне:

* основы математики;
* единицы измерения;
* фундаментальные принципы и теоретические основы физики и химии, имеющие отношение к техническому обслуживанию воздушных судов.

в) Проектирование воздушных судов:

* характеристики материалов и их применение при проектировании воздушных судов, включая принципы проектирования конструкции и функционирования систем воздушных судов;
* методы сборки;
* двигатели и связанные с ними системы;
* механические, гидравлические, электрические и электронные источники питания; приборное оборудование и системы индикации воздушных судов;
* системы управления воздушным судном и бортовые системы навигационного и связного оборудования.

г) Техническое обслуживание воздушных судов:

* работы, необходимые для сохранения лётной годности воздушного судна, включая методы и процедуры капитального ремонта, текущего ремонта, проверки, замены, модификации или устранения дефектов конструкции воздушного судна, её компонентов и систем согласно методикам, предусмотренным в соответствующих руководствах по техническому обслуживанию и применяемых в этом случае стандартов лётной годности.

д) Возможности человека:

* возможности человека, включая принципы КУО, применительно к техническому обслуживанию воздушных судов.

3) Опыт: кандидат имеет следующий опыт по части осмотра, обслуживания и технической эксплуатации воздушных судов или их элементов:

a) при выдаче свидетельств с правом на обслуживание всего воздушного судна, по крайней мере:

* четыре года или
* два года, если кандидат успешно закончил курс подготовки по утверждённой программе;

б) при выдаче свидетельства с правами, ограниченными в соответствии с пунктом 56 абзац 5а, – такой период времени, который обеспечивает уровень компетентности, равноценный указанному в абзаце 5а, при условии, что этот период составляет не менее:

* двух лет или;
* такого отрезка времени, который, по мнению ОГА КР, необходим кандидату для приобретения достаточного практического опыта после того, как он успешно закончил курс подготовки по утверждённой программе.

4) Умения: кандидат продемонстрировал свою способность выполнять функции, предусмотренные предоставляемыми правами.

5) Права: при соблюдении требований, указанных в абзаце 5а настоящего пункта и когда ОГА КР определяет круг прав с учётом степени сложности задач по сертификации обладатель свидетельства инженера / техника / механика имеет право удостоверять годность к эксплуатации воздушного судна или его частей после санкционированного ремонта, модификации или монтажа двигателя, вспомогательных агрегатов, приборов и/или единиц оборудования и подписывать разрешение на эксплуатацию после осмотра, технического обслуживания и/или периодического обслуживания.

а) Обладатель свидетельства о техническом обслуживании воздушных судов осуществляет права, только:

* в отношении тех воздушных судов, которые указаны в его свидетельстве, или по принадлежности к общему виду; или
* в отношении таких планеров, двигателей, бортовых систем или элементов, которые указаны в его свидетельстве, или по принадлежности к общему виду; и/или
* в отношении таких бортовых электронных систем или элементов, которые указаны в его свидетельстве, или по принадлежности к общему виду;

б) Условия предоставления прав обладателю свидетельства о техническом обслуживании:

* обладатель свидетельства знаком со всей необходимой информацией, касающейся технического обслуживания и лётной годности воздушного судна, на которое обладатель свидетельства подписывает свидетельство о техническом обслуживании, или планера, двигателя, бортовой системы или его элемента, бортовой электронной системы или его элемента, годность к эксплуатации, которых обладатель свидетельства удостоверяет;
* обладатель свидетельства за предшествующие 24 месяца имел опыт по осмотру, обслуживанию или технической эксплуатации воздушного судна или его компонентов в соответствии с правами, предоставленными ему как обладателю свидетельства, в течение по крайней мере 6 месяцев или что были соблюдены условия выдачи ему свидетельства с предоставлением соответствующих прав согласно требованиям, предъявляемым ОГА КР.

в) Сведения о правах на проведение сертификации вписываются непосредственно в свидетельство или включаются в прилагаемый к нему документ, либо делается ссылку на другой документ, изданный ОГА КР.

г) Если ОГА КР разрешает утверждённой организации по техническому обслуживанию назначать персонал, не имеющий свидетельств, для осуществления прав, то назначенные лица соответствуют требованиям, предъявляемым при выдаче свидетельств.

6) Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав в отношении БПЛА.

а) Обладатель свидетельства инженера/техника/механика осуществляет права, только в отношении:

* БПЛА или ПДП, которые указаны в его свидетельстве, или по своей принадлежности к общему виду; или
* БПЛА и соответствующая линия С2, которые указываются в свидетельстве, или по принадлежности к общему типу, после соответствующей проверки знаний и прохождения практической подготовки в области технического обслуживания БПЛА и соответствующей системы линии С2.

7) Если ОГА КР даёт разрешение утверждённой организации по техническому обслуживанию назначить персонал, не имеющий свидетельств, для осуществления прав, то назначенное лицо отвечает требованиям, предъявляемым при выдаче свидетельства.

**57. Свидетельство диспетчера обслуживания воздушным движением - студента.**

1) ОГА КР принимает меры, чтобы диспетчеры воздушного движения – студенты не создавали опасности для навигации.

2) ОГА КР не разрешает диспетчеру воздушного движения – студенту проходить подготовку в эксплуатационных условиях, не имеющего действующего медицинского заключения третьего класса.

**58. Свидетельство диспетчера ОВД.**

1) Возраст: кандидат не моложе 21 года.

2) Знания: кандидат продемонстрировал знания на уровне, соответствующем требованиям обладателя свидетельства диспетчера ОВД, по крайней мере, в следующих областях:

а) Воздушное право:

* правила и положения, касающиеся диспетчера ОВД;
* принципы использования и ограничения оборудования, применяемого в ОВД.

б) Общие знания:

* принципы полёта;
* принципы эксплуатации и функционирования воздушных судов и БПЛА, двигателей и систем;
* характеристики воздушных судов, имеющие отношение к деятельности ОВД.

в) Возможности человека:

* возможности человека, включая принципы КУО.

г) Метеорология:

* авиационная метеорология;
* применение и понимание метеорологической документации и информации;
* возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на выполнение полётов и их безопасность;
* измерение высоты.

д) Навигация:

* принципы воздушной навигации;
* ограничения и точность навигационных систем и визуальных средств.

е) Эксплуатационные правила:

* процедуры ОВД, связи, радиотелефонии и обмена фразеологией (штатные, нештатные и аварийные);
* использование соответствующей авиационной документации;
* практические методы обеспечения безопасности полёта.

3) Опыт: кандидат успешно завершил курс утверждённой подготовки и продемонстрировал требуемую компетентность. Не менее 3 месяцев успешно занимался практическим обслуживанием воздушного движения под контролем инструктора обучения диспетчеров ОВД на рабочем месте (OJTI). Опыт работы, установленный в пункте 4.5 для получения квалификационных отметок, может быть засчитан в качестве части опыта, требуемого в настоящем пункте.

4) Инструктор обучения диспетчеров ОВД на рабочем месте имеет соответствующую квалификационную отметку и надлежащим образом аттестован для выполнения функций инструктора обучения диспетчеров ОВД.

5) Годность по состоянию здоровья: кандидат имеет действующее медицинское заключение третьего класса.

**59. Прекращение действия прав обладателей свидетельства диспетчера ОВД, достигших 65-летнего возраста.**

ОГА КР, выдающее свидетельства диспетчера ОВД, не допускает их обладателей к выполнению функций диспетчера ОВД, если обладатели свидетельств достигли 65-летнего возраста.

**60. Категории квалификационных отметок диспетчера ОВД:**

* отметка диспетчера аэродрома;
* отметка диспетчера процедурного контроля подхода;
* отметка диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения;
* отметка диспетчера посадочного радиолокатора;
* отметка диспетчера процедурного контроля района ОВД;
* отметка диспетчера контроля района ОВД с использованием средств наблюдения.

1) Требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки диспетчера ОВД - кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, в областях в той степени, в какой они затрагивают круг служебных обязанностей:

а) Квалификационная отметка диспетчера аэродрома:

* генеральный план аэродрома;
* физические характеристики и визуальные средства аэродрома;
* структура воздушного пространства;
* применяемые правила, процедуры и источники информации;
* аэронавигационные средства;
* оборудование обслуживания воздушным движением и его использование;
* рельеф местности и характерные наземные ориентиры;
* характерные особенности воздушного движения;
* особые явления погоды;
* планы действий в аварийной обстановке и поисково-спасательных операциях.

б) Квалификационные отметки диспетчера процедурного контроля подхода и диспетчера процедурного контроля района ОВД:

* структура воздушного пространства;
* применяемые правила, процедуры и источники информации;
* аэронавигационные средства;
* оборудование обслуживания воздушным движением и его использование;
* рельеф местности и характерные наземные ориентиры;
* характерные особенности воздушного движения и потока движения;
* особые явления погоды;
* планы действий в аварийной обстановке и поисково-спасательных операциях.

в) Квалификационные отметки диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения, диспетчера посадочного радиолокатора и диспетчера контроля района ОВД с использованием средств наблюдения: кандидат отвечает требованиям, в степени, затрагивающей служебные обязанности, и демонстрирует уровень знаний, соответствующий предоставляемым правилам, по крайней мере в следующих дополнительных областях:

* принципы, использование и ограничения систем наблюдения ОВД и связанного с ними оборудования;
* процедуры предоставления обслуживания ОВД на основе наблюдения, при необходимости, включая правила выдерживания соответствующей высоты полёта над местностью.

2) Опыт кандидата:

а) Успешно закончил курс подготовки по утверждённой программе.

б) Продемонстрировал требуемую компетенцию, обеспечивая под руководством инструктора обучения диспетчеров обслуживания воздушным движением (ОВД) на рабочем месте (OJTI) выполнение функций:

* В отношении квалификационной отметки диспетчера аэродрома: аэродромное диспетчерское обслуживание в течение не менее 90 часов или одного месяца, в зависимости от того, что наступит позднее, в подразделении, в отношении которого запрашивается данная отметка;
* В отношении квалификационной отметки диспетчера процедурного контроля подхода, диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения, диспетчера процедурного контроля района ОВД или диспетчера контроля района ОВД с использованием средств наблюдения: диспетчерское обслуживание, в отношении которого запрашивается данная отметка, в течение не менее 180 часов или 3 месяцев, в зависимости от того, что наступит позднее, в подразделении, в отношении которого запрашивается квалификационная отметка;
* В отношении квалификационной отметки диспетчера посадочного радиолокатора: не менее 200 точных заходов на посадку, из которых не менее 100 было осуществлено на радиолокационном тренажёре, утверждённом для этих целей полномочным органом по выдаче свидетельств. Не менее 50 таких точных заходов на посадку выполнено в подразделении и на оборудовании, в отношении которых запрашивается данная отметка;
* Если права квалификационной отметки диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения включают работу с обзорным радиолокатором подхода, то указанный опыт работы включает обеспечение не менее 25 заходов на посадку по индикатору кругового обзора с использованием оборудования обзора такого типа, который применяется в подразделении, в отношении которого запрашивается квалификационная отметка, и под руководством инструктора обучения диспетчеров ОВД на рабочем месте (OJTI).

в) Заявление о внесении квалификационной отметки подается в течение 6 месяцев после окончания периода получения опыта.

г) Если кандидат уже имеет квалификационную отметку диспетчера ОВД другой категории или ту же самую квалификационную отметку в другом подразделении, ОГА КР определяет возможность и, при положительном решении, степень снижения требований к опыту.

3) Одновременное получение двух квалификационных отметок.

а) Если одновременно запрашиваются две квалификационные отметки, ОГА КР определяет требования на основе наиболее жёстких из требований, установленных для каждой из запрашиваемых квалификационных отметок.

4) Умения: кандидат продемонстрировал навыки принятия решений и выполнения обязанностей, необходимых для обеспечения безопасного, организованного и эффективного диспетчерского обслуживания на уровне, соответствующем предоставляемым полномочиям, включая распознавание и контроль потенциальных угроз и ошибок.

5) Права обладателя квалификационной(ых) отметки(ок) диспетчера ОВД и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав.

а) При соблюдении требований, указанных в пунктах 6, 7, 8, и 10, обладатель свидетельства диспетчера ОВД с одной или несколькими из нижеследующих квалификационных отметок имеет следующие права:

* квалификационная отметка диспетчера аэродрома: обеспечивать или контролировать обеспечение аэродромного диспетчерского обслуживания на том аэродроме, по которому аттестован данный обладатель свидетельства;
* квалификационная отметка диспетчера процедурного контроля подхода: обеспечивать или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода на аэродроме или аэродромах, по которым аттестован данный обладатель свидетельства, в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, находящегося под юрисдикцией диспетчерского органа, обеспечивающего диспетчерское обслуживание подхода;
* квалификационная отметка диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения: обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием соответствующих систем наблюдения ОВД на аэродроме или аэродромах, по которым аттестован данный обладатель свидетельства, в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, находящегося под юрисдикцией диспетчерского органа, обеспечивающего диспетчерское обслуживание подхода;

б) При условии соблюдения требований опыта работы с обзорным радиолокатором подхода указанные права включают обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием обзорного радиолокатора:

* квалификационная отметка диспетчера посадочного радиолокатора: обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием посадочного радиолокатора на аэродроме, по которому аттестован данный обладатель свидетельства;
* квалификационная отметка диспетчера процедурного контроля района ОВД: обеспечивать и/или контролировать обеспечение районного диспетчерского обслуживания в пределах диспетчерского района или части этого диспетчерского района, по которому аттестован данный обладатель свидетельства;
* квалификационная отметка диспетчера контроля района ОВД с использованием средств наблюдения: обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания района ОВД с использованием системы наблюдения ОВД в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, по которому аттестован данный обладатель свидетельства.

6) ОГА КР выдавшее свидетельство диспетчера ОВД, не разрешает его обладателю проводить подготовку персонала в эксплуатационных условиях, если такой обладатель не получил надлежащего разрешения от ОГА КР.

7) Действительность квалификационных отметок.

а) Квалификационная отметка утрачивает силу, если диспетчер ОВД не использует права, предусмотренные отметкой, в течение периода, установленного ОГА КР, который не может превышать 6 месяцев. Отметка остаётся недействительной до тех пор, пока диспетчер не подтвердит способность осуществлять права, предусмотренные этой отметкой.

б) Сроки действия квалификационных отметок определяются ОГА КР.

**61. Свидетельство сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера**

1) Возраст: кандидат не моложе 21 года.

2) Знания: кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства сотрудника по обеспечению полётов, по крайней мере, в следующих областях:

а) Воздушное право:

* правила и положения, касающиеся обеспечения полётов и обладателя свидетельства сотрудника по обеспечению полётов;
* соответствующие правила и процедуры обслуживания воздушного движения.

б) Общие знания по воздушным судам:

* принципы работы двигателей самолётов, систем и приборного оборудования;
* эксплуатационные ограничения самолётов и двигателей;
* перечень минимального оборудования и перечень отклонений от конфигурации.

в) Расчёт лётных характеристик, процедуры планирования и загрузка:

* влияние загрузки и распределения массы на лётно-технические характеристики воздушных судов;
* расчёты массы и центровки;
* оперативное планирование полёта; расчёты расхода топлива и продолжительности полёта по топливу; процедуры выбора запасного аэропорта; управление крейсерским полётом по маршруту; увеличенная дальность полёта;
* взлётные характеристики, включая критерии и ограничения по длине взлётно-посадочной полосы, набору высоты и пролёту препятствий;
* характеристики полёта в крейсерском режиме, включая минимальные абсолютные высоты, планирование сценариев декомпрессии/отказа двигателя/полёта с выпущенными шасси;
* посадочные характеристики, включая критерии и ограничения по заходу на посадку, набору высоты и длине взлётно-посадочной полосы;
* подготовка и представление планов полёта для целей ОВД;
* основные принципы систем планирования с помощью компьютеров.

г) Возможности человека:

* возможности человека применительно к обязанностям сотрудника по обеспечению полётов, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок.

д) Метеорология:

* авиационная метеорология: перемещение областей низкого и высокого давления; структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия взлёта, полёта по маршруту и посадки;
* понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; коды и сокращения;
* правила получения и использование метеорологической информации.

е) Навигация:

* принципы воздушной навигации и особенно правила выполнения полёта по приборам.

ж) Эксплуатационные правила:

* пользование аэронавигационной документацией и стандартными эксплуатационными правилами;
* эксплуатационные процедуры перевозки обычных и опасных грузов;
* процедуры, касающиеся авиационных происшествий и инцидентов; правила полётов в аварийной ситуации;
* процедуры, связанные с актами незаконного вмешательства и диверсиями в отношении воздушных судов.

з) Принципы полёта:

* принципы полёта, относящиеся к соответствующей категории воздушного судна.

и) Радиосвязь:

* правила ведения связи с воздушными судами и соответствующими наземными станциями.

3) Опыт: кандидат приобрёл следующий опыт:

a) проработал в общей сложности два года на какой-либо одной или нескольких (в любом сочетании) должностях при условии, что при любом сочетании опыта период работы в любой из перечисленных ниже должностей составляет не менее одного года:

* член лётного экипажа воздушного судна транспортной авиации; или
* метеоролог в организации, обеспечивающей полёты воздушных судов транспортной авиации; или
* диспетчер ОВД или технический руководитель сотрудников по обеспечению полётов или службы производства полётов воздушных судов транспортной авиации; или
* проработал по крайней мере один год в качестве сотрудника, оказывающего помощь в обслуживании полётов воздушных судов транспортной авиации; или
* успешно закончил курс подготовки по утверждённой программе;
* кандидат проработал под наблюдением сотрудника по обеспечению полётов не менее 90 рабочих дней на протяжении 6 месяцев непосредственно перед подачей заявления.

4) Умения: кандидат продемонстрировал свою способность:

а) идентифицировать и получать аэронавигационные данные и другую информацию, имеющие отношение к анализу эксплуатационных ситуаций и рисков;

б) идентифицировать и оценивать факторы риска и возможные последствия для выполнения полёта;

в) идентифицировать и оценивать действия с учётом рисков, влияющих на безопасность и регулярность полётов;

г) определять надлежащий порядок действий, определённых в руководствах по производству полётов;

д) применять соответствующие стандартные и нестандартные процедуры, установленные в руководстве по производству полётов, для планирования, продолжения, изменения маршрута или прекращения полёта с учётом безопасности воздушного судна, регулярности и рентабельности полётов;

е) производить приемлемые анализы погоды;

ж) проведение инструктажей об условиях погоды по воздушной трассе;

з) прогнозировать погоду, уделяя особое внимание аэропортам назначения и запасным аэропортам;

и) идентифицировать и применять эксплуатационные ограничения и минимумы с учётом погодных условий, состояния воздушного судна и соответствующих навигационных процедур;

к) определять оптимальный маршрут полёта и готовить точные, заполненные от руки и/или с помощью компьютера планы полётов;

л) обеспечивать оперативный контроль и помощь в расчётах маршрута полёта в неблагоприятных метеорологических условиях;

м) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибок.

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

а) При соблюдении требований, изложенных в пункте 6, обладатель свидетельства сотрудника по обеспечению полётов имеет право выполнять свои функции, при соответствии требованиям, установленным в АПКР - 6.

**62. Свидетельство оператора авиационной станции.**

1) Данное свидетельство не предназначено для персонала AFIS.

2) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.

3) Знания: кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует уровню, установленному для обладателя свидетельства оператора авиационной станции, по крайней мере в следующих областях:

а) Общие знания по обслуживанию воздушного движения, предоставляемое в соответствующем государстве.

б) Эксплуатационные правила:

* процедуры радиотелефонной связи;
* фразеология;
* сеть электросвязи.

в) Правила и положения:

* правила и положения, применяемые к оператору авиационной станции.

г) Оборудование электросвязи.

* принципы, использование и ограничения оборудования электросвязи на авиационной станции.

4) Опыт: кандидат успешно:

* закончил курс подготовки по утверждённой программе в течение 12 месячного периода, непосредственно предшествовавшего подаче заявления, и успешно проработал под руководством аттестованного оператора авиационной станции не менее 2 месяцев; или
* проработал под руководством аттестованного оператора авиационной станции не менее 6 из 12 месяцев, непосредственно предшествовавших подаче заявления.

5) Умения: кандидат демонстрирует или продемонстрировал свою компетентность:

* в эксплуатации используемого оборудования электросвязи;
* в качественной и точной передаче и приёме радиотелефонных сообщений.

6) Права оператора авиационной станции и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав.

а) При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 6 и 10, обладатель свидетельства оператора авиационной станции имеет право выполнять функции оператора на авиационной станции.

б) До осуществления прав, предоставляемых свидетельством, его обладатель знакомится со всей необходимой последней информацией, касающейся типов оборудования и эксплуатационных правил, применяемых на данной авиационной станции.

**ГЛАВА 5. ТРЕБОВАНИЯ К СВИДЕТЕЛЬСТВАМ, ВЫДАВАЕМЫМ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ**

**63. Общие положения.**

1) Свидетельства, выдаются на высококачественной бумаге или другом подходящем материале, включая пластиковые карточки; или

2) Электронные свидетельства на автономных мобильных электронных устройствах визуального отображения информации.

3) ОГА КР, выдающий свидетельства, обеспечивает, чтобы другие государства могли легко определить права, предоставляемые свидетельствами, и срок действия квалификационных отметок.

**64. Требования в отношении свидетельств, выданных на бумаге или подходящем материале, включая пластиковые карточки.**

1) Свидетельство, выдаваемое на бумаге или другом подходящем материале, включая пластиковые карточки, содержатся следующие сведения:

I) название государства (полужирным шрифтом);

II) название свидетельства (жирным шрифтом);

III) серийный номер свидетельства, ОГА КР (арабскими цифрами);

IV) фамилия, имя, отчество владельца (буквами латинского алфавита);

IVa) дата рождения;

V) адрес владельца (по усмотрению государства);

VI) гражданство владельца;

VII) подпись владельца;

VIII) полномочный орган и, при необходимости, условия выдачи свидетельства;

IX) отметка о сроке действия свидетельства и разрешении владельцу пользоваться правами, предусмотренными свидетельством;

X) подпись должностного лица, выдающего свидетельство, и дата выдачи;

XI) печать или штамп полномочного органа, выдавшего свидетельство;

XII) квалификационные отметки, о виде, классе, типе воздушных судов, планере, аэродромном диспетчерском обслуживании и т. д.;

XIII) примечания, т. е. специальные отметки, касающиеся ограничений, и предоставляемых прав, включая отметку об уровне владения языком, и другая информация, которую требуется указывать согласно статье 39 Чикагской конвенции;

XIV) любые другие сведения по усмотрению государства, выдающего свидетельство.

2) Материал.

а) Используется первосортная бумага или другой подходящий материал, включая пластиковые карточки. Текст, указанный в пункте 64 абзац 1, печатается разборчиво.

б) Свидетельство представляет собой карточку, размеры которой соответствуют размерам, определенным для карточки типа МСПД размер - 1 (стандарт ISO 7810), изготавливается на пластиковой основе и имеет стандартную форму, необходимую степень защиты, исключающую подделку. В качестве дополнительного элемента для визуального контроля подлинности используется защитная голограмма. Запрещается проделывание отверстий в свидетельстве для ношения.

в) Свидетельство в течении всего срока годности отвечает следующим требованиям:

* свидетельство обладает свойством, при котором его деформация, вызванная использованием в обычных условиях, не препятствует введению в считывающее устройство, не причинив ущерба дальнейшему использованию свидетельства или работе считывателя;
* свидетельство при обычном использовании не токсично;
* свидетельство устойчиво к воздействию химических веществ и температурных воздействий в пределах от -10°С до +50°С, а также не теряет своей прочности при хранении в температурных пределах от -35°С до +80°С;
* свидетельство не теряет своей прочности в условиях относительной влажности воздуха от 5% до 95% при температуре + 25°С.

г) Свидетельство в общей компоновке имеет специальные зоны обязательной информации.

д) Коды для обозначения гражданства, места рождения, местонахождения государства/полномочного органа выдачи, а также размещению специальных зон обязательной информации касающейся обладателя свидетельства, соответствуют документу ИКАО (Doc 9303).

3) Свидетельства выпускаются на кыргызском и английском языках, свидетельство содержит перевод на английский язык по крайней мере подпунктов I), II), VI), IX), XII), XIII) и XIV). Если разрешения, предоставляются не на английском языке, они содержат перевод на английский язык, названия государства, выдавшего разрешение, срока действия разрешения и любых ограничений или лимитов, которые могут быть установлены.

4) Расположение пунктов: заголовки пунктов в свидетельстве единообразно пронумеровываются римскими цифрами, как указано в пункте 64 абзац 1, чтобы в каждом свидетельстве номер при любом расположении относился к одному и тому же заголовку пункта.

5) Заголовки пунктов располагаются в порядке определённым ОГА КР.

**65. Требования в отношении электронных свидетельств авиационного персонала.**

1) Информация, указанная в свидетельствах, воспроизводит информацию, содержащуюся в электронных записях ОГА КР, а также содержит стандартную форму в соответствии с добавлением 4.

2) Свидетельство имеет цифровую подпись выдавшего свидетельство должностного лица ОГА КР, и в нем указываются самая последняя дата и время выдачи.

3) Цифровые подписи на свидетельствах соответствуют признанным международным стандартам и имеют соответствующий уровень защиты.

4) Носитель (материал):

* сведения, указанные в свидетельстве, выводятся на автономные мобильные электронные устройства визуального отображения информации;
* отображаемое изображение свидетельства содержит соответствующие активные защитные элементы, отличающие его от статического изображения.

5) Язык: свидетельство включает аббревиатуру "ICAO" в качестве гиперссылки на электронное отображение свидетельства на английском языке в соответствии со стандартной формой, приведённой в добавлении 4.

6) Расположение пунктов: видимое изображение свидетельства воспроизводит формулировки и расположение пунктов на английском языке, соответствующие стандартной форме, приведённой в добавлении 4.

7) Онлайновая и оффлайновая проверка:

* подлинность и действительность свидетельства проверяются электронным способом в режиме онлайн при наличии подключения к Интернету;
* при отсутствии подключения к Интернету подлинность и действительность свидетельства проверяются электронным способом в режиме оффлайн с помощью средства, не создающего излишних трудностей для государства (государств), проверяющего(их) подлинность или действительность свидетельства.

8) Дополнительная вспомогательная информация, включаемая в раздел, соответствует стандартной формы, приведённой в добавлении 4.

**ГЛАВА 6. МЕДИЦИНСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПРИ ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ**

**66. Классы медицинских заключений.**

1) Медицинские заключения первого класса применяются к кандидатам и обладателям:

* свидетельств пилота коммерческой авиации (самолёт, дирижабль, вертолёт и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
* свидетельств пилота многочленного экипажа;
* свидетельств линейного пилота (самолёт, вертолёт и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы).

2) Медицинское заключение второго класса применяется к кандидатам и обладателям:

* свидетельств штурмана;
* свидетельств бортинженера;
* свидетельств пилота - любителя (самолёт, дирижабль, вертолёт и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
* свидетельств пилота - планериста;
* свидетельств пилота свободного аэростата.

3) Медицинское заключение третьего класса применяется к кандидатам и обладателям:

* свидетельств диспетчера ОВД;
* свидетельств внешнего пилота.

4) Кандидат на получение медицинского заключения представляет членам врачебной комиссии заверенное им заявление относительно личного анамнеза.

5) Кандидат предупреждается о необходимости указывать как можно более полно и точно сведения.

6) Критерии годности по состоянию здоровья, при возобновлении медицинского заключения, не отличаются от критериев при первоначальном заключении, за исключением конкретно оговорённых случаев.

7) Периоды между очередными медицинскими освидетельствованиями для возобновления медицинского заключения указаны в пункте 6 абзац 4.

**67. Требования к медицинскому заключению.**

1) Кандидат на получение медицинского заключения, выдаваемого в соответствии с условиями пункта 7 абзац 4, проходит медицинское освидетельствование с учетом:

* физического и психического состояния;
* зрительного восприятия и цветоощущения;
* слуха.

2) Требования к физическому и психическому состоянию здоровья, кандидат на получение медицинского заключения любого класса не имеет:

* врождённых или приобретённых аномалий; или
* активной, скрытой, острой или хронической неспособности; или
* ран, телесных повреждений или последствий операции; или
* последствий или побочного эффекта от приёма прописанных врачом или имеющихся в открытой продаже терапевтических, диагностических или профилактических медикаментов, вызывающие такую степень функциональной нетрудоспособности, что привело бы к нарушению безопасности полётов или безопасности при осуществлении обязанностей;
* последствий или побочного эффекта от приёма лечебных средств из трав и альтернативных методов лечения, вызывающие такую степень функциональной нетрудоспособности, что привело бы к нарушению безопасности полётов или безопасности при осуществлении обязанностей.

3) Для оценки остроты зрения принимается следующее:

* проверка остроты зрения проводится в условиях с уровнем освещённости, соответствующей освещённости обычного помещения (30–60 кд/м2);
* острота зрения измеряется посредством серии колец Ландольта или аналогичных оптотипов, размещаемых на расстоянии от кандидата в зависимости от принятого способа проверки.

а) ОГА КР признаёт способы проверки, которые гарантируют надёжность проверки цветоощущения:

* кандидат демонстрирует способности свободно различать те цвета, ощущение которых необходимо для безопасного выполнения обязанностей;
* у кандидата проверяется способность правильного распознавания серии псевдоизохроматических таблиц при естественном или искусственном освещении одной и той же цветовой температуры, такие, как температура, обеспечиваемая стандартными излучениями МКОС или D65, предписываемыми Международной комиссией по освещению (МКО).

б) Кандидат, получивший удовлетворительную оценку согласно требованиям настоящих Правил, признается годным.

в) Кандидат, не получивший удовлетворительной оценки при такой проверке, признается негодным, если он не в состоянии легко различать цвета и правильно опознавать авиационные цветные огни.

г) Кандидаты, не отвечающие этим критериям, признаются негодными, за исключением медицинского заключения второго класса со следующим ограничением - действительно только для полётов в дневное время.

д) Солнцезащитные очки, используемые при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством или квалификационной отметкой, не создают эффекта поляризации и имеют нейтральную тонировку серого цвета.

4) Требования к проверке слуха.

а) ОГА КР признаёт к использованию такие методы обследования, которые гарантируют достоверную проверку слуха.

б) Кандидаты демонстрируют остроту слуха, достаточную для безопасного осуществления прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

в) Кандидаты на получение медицинских заключений первого класса обследуются с помощью чистотонального аудиометра при первом получении заключения и не реже одного раза в пять лет до достижения возраста 40 лет, а затем не реже одного раза в два года.

г) В качестве альтернативы могут применяться другие методы, позволяющие получить аналогичные результаты.

д) Кандидаты на получение медицинского заключения третьего класса обследуются с помощью чистотонального аудиометра при первом получении заключения и не реже одного раза в четыре года до достижения возраста 40 лет, а затем не реже одного раза в два года.

е) Кандидаты на получение медицинского заключения второго класса обследуются с помощью чистотонального аудиометра при первом получении заключения, а после достижения возраста 50 лет не реже одного раза в два года.

ж) При медицинских освидетельствованиях, помимо упомянутых в пункте 67 абзацах 4в, 4д 4е, когда не проводится аудиометрия, кандидаты проходят проверку с использованием речи шепотом и разговорной речи в тихой комнате.

з) Опорной нулевой точкой для калибровки аудиометров чистого тона является точка, указанная в стандартах действующего издания документа "Методы аудиометрической проверки" Международной организации по стандартизации (ИСО).

и) Для целей проверки слуха в соответствии с действующими требованиями тихой комнатой является комната, в которой интенсивность постороннего шума составляет менее 35 дБ (А).

к) Для целей проверки слуха в соответствии с действующими требованиями интенсивность звука при средней разговорной речи на расстоянии 1 м от источника звука составляет с. 60 дБ (А), а если говорят шёпотом, то с. 45 дБ(А). На расстоянии 2 м от говорящего интенсивность звука на 6 дБ (А) ниже.

л) Освидетельствование кандидатов, использующих слуховые аппараты, осуществляется в соответствии с документом ИКАО Doc 8984.

**68. Медицинское заключение первого класса.**

1) Выдача и возобновление заключения - кандидат на получение свидетельства:

* пилота коммерческой авиации (самолёт, дирижабль, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
* пилота многочленного экипажа (самолёт);
* линейного пилота (самолёт, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы) проходит первоначальное медицинское освидетельствование для получения медицинского заключения первого класса.

2) При отсутствии ограничений обладатели свидетельств:

* пилота коммерческой авиации (самолёт, дирижабль, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
* пилота многочленного экипажа (самолёт);
* линейного пилота (самолёт, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы) возобновляют медицинские заключения первого класса с интервалами, не превышающими интервалы, указанные в пункте 6 абзац 4.

3) Требования к физическому и психическому состоянию здоровья.

а) У кандидата нет заболевания или ограничения трудоспособности, которое могло бы привести к внезапной потере способности безопасно управлять воздушным судном или безопасно выполнять порученные обязанности.

б) У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

* органического психического расстройства;
* психического или поведенческого расстройства, вызванного употреблением психоактивных веществ - это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ;
* шизофрении или шизотипического или бредового расстройства;
* аффективного расстройства;
* невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства;
* поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами;
* расстройства взрослой личности или поведения, особенно если оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях;
* умственной отсталости;
* расстройства психического развития;
* расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности; или
* психического расстройства, которое может привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые ему запрашиваемым или имеющимся свидетельством.

в) Страдающего депрессией кандидата, проходящего лечение с помощью антидепрессантов, признаётся непригодным, за исключением случаев, когда медицинский эксперт имеющий доступ к подробным сведениям о данном лице, не считает, что такое состояние кандидата может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

г) Психические и поведенческие расстройства определяются в соответствии с клиническими описаниями и диагностическими рекомендациями Всемирной организации здравоохранения.

д) У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

* прогрессирующего или непрогрессирующего заболевания нервной системы, которое препятствует безопасному осуществлению прав, предоставляемые свидетельством и квалификационными отметками;
* эпилепсии; или
* случаев потери сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.

е) У кандидата не было травм головы, последствия которых могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

ж) У кандидата нет каких-либо врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых свидетельством и квалификационными отметками.

з) Кандидат, перенесший операцию хирургического замещения коронарной артерии или ангиопластику (со стентом или без него) либо другую операцию на сердце, или в истории болезни которого зарегистрирован инфаркт миокарда, или который имеет другое кардиологическое заболевание, которое может привести к утрате трудоспособности, считается непригодным, кроме случаев, когда кардиологическое состояние кандидата обследовалось и оценивалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

и) Кандидат с сердечной аритмией считается непригодным, кроме случаев, когда сердечная аритмия обследовалась и оценивалась и было признано, что она не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

к) Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения:

* Электрокардиография проводится при переосвидетельствовании кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в год;
* Электрокардиографию проводится при переосвидетельствовании кандидатов в возрасте от 30 до 50 лет не реже одного раза в два года;
* Цель регулярного электрокардиографического обследования заключается в выявлении заболеваний. Однако результаты этого обследования не являются достаточным основанием для признания кандидата непригодным без дальнейшего тщательного изучения сердечно-сосудистой системы.

л) Систолическое и диастолическое давление крови находится в пределах нормы.

* При использовании медицинских препаратов для снижения высокого кровяного давления кандидат признаётся непригодным. Исключение составляют только те лекарства, применение которых совместимо с безопасным выполнением кандидатом своих обязанностей, предусмотренных его свидетельством и квалификационными отметками.

м) Кровеносная система не имеет никаких серьезных функциональных или структурных отклонений от нормы.

н) У кандидата отсутствует острая легочная недостаточность или активные поражения легких, средостения или плевры, которые могут привести к появлению симптомов утраты трудоспособности при работе в обычных или аварийных условиях:

* Рентгенографию грудной клетки проводится как часть первоначального обследования;
* Периодическое проведение рентгенографии грудной клетки обычно не является необходимым, но может потребоваться в случаях, когда можно ожидать проявления бессимптомного легочного заболевания.

о) Кандидаты с хроническим обструктивным заболеванием легких считаются непригодными, за исключением случаев, когда их состояние было обследовано и оценено и признано, что оно не препятствует безопасному выполнению обязанностей, предусмотренных их свидетельством или квалификационными отметками.

п) Кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях, считаются непригодными:

* Употребление лекарственных средств для лечения астмы является основанием для признания кандидата непригодным, за исключением тех лекарственных средств, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

р) Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.

* Кандидаты с неактивными или излеченными легочными заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, могут быть признаны годными.

c) Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.

* Кандидаты не имеют таких признаков грыжи, которые могут привести к потере работоспособности;
* При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в какой-либо части пищеварительного тракта или его придатков, которое может вызвать потерю работоспособности в полете, в частности при любой непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными;
* Кандидата, который перенес серьезную хирургическую операцию на желчных протоках, органах пищеварительного тракта или его придатках, вызвавшую полное или частичное удаление, или функциональное нарушение одного из этих органов, следует считать непригодным на такой срок, пока медицинский эксперт органа гражданской авиации, имеющий возможность детально ознакомиться с этой операцией, не вынесет заключение о том, что последствия операции не могут привести к потере трудоспособности в полете.

т) Кандидаты с нарушениями обмена веществ, функций пищеварительного тракта или желез внутренней секреции, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками, считаются непригодными.

у) Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом считаются непригодными:

* Кандидаты с инсулинонезависимым сахарным диабетом считаются непригодными, за исключением случаев, когда заболевание может удовлетворительно контролироваться с помощью только диеты или диеты в сочетании с пероральным приемом противодиабетических препаратов, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

ф) Кандидаты с заболеваниями крови и/или лимфатической системы считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

* Наличие серповидных клеток и других гемоглобинопатных признаков, как правило, не препятствует признанию кандидата пригодным.

х) Кандидаты с почечным или мочеполовым заболеванием считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

* Анализ мочи является частью медицинского освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом исследуются;
* При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в области почек или мочеполового тракта, в частности при непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками;
* Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.

ц) Кандидаты с серопозитивной реакцией на ВИЧ считаются непригодными, за исключением случаев, когда состояние кандидата было освидетельствовано и оценивается как не препятствующее безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

ч) Беременные кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда в результате акушерского обследования и постоянного медицинского наблюдения установлена неосложненная беременность малой степени риска.

* Срок пригодности кандидатов с неосложненной беременностью малой степени риска, прошедших оценку и наблюдаемых согласно п. 6.3.2.21, следует ограничивать периодом с конца 12-й до конца 26-й недели беременности.

ш) После родов или прекращения беременности кандидату не разрешается осуществлять права, предоставляемые свидетельством, пока она не пройдет переосвидетельствование и не будет признано, что она может безопасно осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством и квалификационными отметками.

щ) Кандидат не имеет каких-либо аномалий костей, суставов, мышц, сухожилий или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

* Как правило, после любых осложнений в результате повреждений костей, суставов, мышц или сухожилий, а также при наличии некоторых анатомических дефектов требуется проводить функциональную оценку для определения годности кандидата.

э) Кандидат не имеет каких-либо аномалий или заболеваний уха, или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

ю) У кандидата не наблюдается:

* расстройства вестибулярной функции;
* значительной дисфункции евстахиевых труб;
* неизлеченного прободения барабанных перепонок.
* одиночное сухое прободение барабанной перепонки не является основанием для признания кандидата непригодным.

я) У кандидата не наблюдается:

* обструкции носоглотки; и
* дефектов и заболеваний полости рта или верхних дыхательных путей, которые могут препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками;
* кандидаты, страдающие серьёзным заиканием или другими дефектами речи, что препятствуют при ведении речевой связи, считаются непригодными.

4) Требования к зрительному восприятию.

а) Глаза и их придатки в пределах нормы. У кандидата нет острых или хронических патологических нарушений зрения, или каких-либо последствий хирургического вмешательства, или травмы глаз или их придатков, которые могут ослабить зрительную функцию, что будут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

б) Острота зрения на большое расстояние с коррекцией или без таковой составляет 6/12 или выше на каждый глаз в отдельности, а острота бинокулярного зрения составляет 6/9 или выше. Никакие пределы не устанавливаются в отношении остроты нескорректированного зрения. Если такая острота зрения достигается только с помощью корригирующих линз, кандидат признаётся годным при условии, что:

* такие корригирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых запрашиваемыми или имеющимися свидетельством, или квалификационными отметками; и
* кроме того, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.

в) Считается, что кандидат, отвечающий этим положениям, продолжает им соответствовать, если не указано обратное. В таком случае ОГА КР может потребовать представить результаты офтальмологического обследования. Острота зрения, как нескорректированного, так и скорректированного, обычно измеряется и регистрируется при всех повторных обследованиях. Условия, при которых необходимо предоставление результатов офтальмологического обследования, включают:

* существенное снижение остроты зрения без коррекции;
* снижение остроты максимально скорректированного зрения любой степени;
* глазные заболевания;
* повреждения глаз;
* глазная хирургия.

г) Для удовлетворения этого требования, разрешается использование контактных линз при условии, что:

* линзы являются монофокальными и без тонировки;
* линзы являются достаточно толерантными;
* при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.

д) Кандидатам, использующим контактные линзы, не всегда требуется измерять остроту нескорректированного зрения при повторных обследованиях, если имеется информация о назначенных им контактных линзах.

е) Кандидаты со значительным нарушением рефракции используют контактные линзы или очки с линзами с высоким коэффициентом рефракции.

ж) Если используются очки, то необходимы линзы с высоким коэффициентом рефракции, с тем чтобы свести к минимуму искажение поля периферического зрения.

з) Кандидатам, у которых острота нескорректированного зрения на большое расстояние на каждый глаз ниже 6/60, требуется представлять результаты полного офтальмологического обследования до получения первого медицинского заключения и в последующем раз в пять лет.

и) Цель требуемого офтальмологического обследования заключается в том, чтобы:

* убедиться в нормальных зрительных функциях; и
* выявить любые значительные патологические нарушения зрения.

к) Кандидаты, подвергшиеся хирургической операции, повлекшей за собой изменения характеристик рефракции глаза, считаются годными при условии отсутствия последствий, которые могут повлиять на безопасное осуществление прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

л) Кандидат, использующий корригирующие линзы в соответствии с пунктом 67 абзац 4б, читает таблицу N5 или ее аналог на расстоянии 30–50 см. Если это требование выполняется только при использовании коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат признаётся годным при условии, что такая коррекция осуществляется в дополнение к корректирующим линзам очков, предусмотренным пунктом 67 абзац 4б. Если такая коррекция не предписана, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков для зрения на близкое расстояние. Если требуется коррекция зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что ему достаточно одной пары очков для выполнения требований как для дальнего, так и для близкого зрения.

м) Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия вышеуказанному требованию, могут понадобиться линзы без верхней полусферы, бифокальные или многофокальные линзы. Эти линзы позволяют читать показания приборов и карту или руководство, находящееся в руках, а также смотреть на большое расстояние через лобовое стекло, не снимая очков. Унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние (очки с линзами одной оптической силы, используемые для чтения) значительно снижает остроту зрения на большое расстояние и поэтому не разрешается.

н) Если кандидату требуется получить или заменить корригирующие линзы, он сообщает специалисту, определяющему недостатки рефракции глаз и подбирающему очки, расстояния, необходимые для считывания показаний приборов в кабине экипажа тех типов воздушных судов, на которых кандидату предстоит летать.

о) Если в соответствии с данным пунктом требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.

п) Кандидат имеет нормальное поле зрения.

р) У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение.

* Снижение остроты бинокулярного зрения, аномальная конвергенция, не нарушающая зрение на близкое расстояние, и несоосность линз, при которой фузионные характеристики исключают астенопию и диплопию, не являются причиной для дисквалификации.

5) Требования к слуху.

а) Кандидат, обследованный чистотональным аудиометром, не имеет потери слуха на каждое ухо в отдельности более 35 дБ на любой из трех частот 500, 1000 или 2000 Гц или более 50 дБ на частоте 3000 Гц.

б) Кандидат с потерей слуха, превышающей указанные выше нормы, признаётся годным при условии, что он имеет нормальную остроту слуха при шумовом фоне, воспроизводящем или имитирующем обычный шум в кабине воздушного судна, который накладывается на речь и сигналы радиомаяков.

в) Важно, чтобы шумовой фон был характерным для шума в кабине воздушного судна того типа, в отношении которого действуют свидетельство и квалификационные отметки кандидата.

г) В речевом материале для теста в условиях шума обычно используются как авиационные тексты, так и фонетически сбалансированные слова.

д) В качестве альтернативы можно проводить практическую проверку слуха в полете в кабине экипажа воздушного судна того типа, в отношении которого действуют свидетельство и квалификационные отметки кандидата.

**69. Медицинское заключение второго класса.**

1) Выдача и возобновление заключения.

а) Кандидат на получение свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства пилота-планериста, свидетельства пилота свободного аэростата, свидетельства бортинженера или свидетельства штурмана проходит первоначальное медицинское обследование для получения медицинского заключения второго класса.

б) При отсутствии других указаний в данном разделе обладатели свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства пилота-планериста, свидетельства пилота свободного аэростата, свидетельства бортинженера или свидетельства штурмана возобновляют медицинские заключения второго класса с интервалами, не превышающими интервалы, указанные в пункте 8.

в) Если ОГА КР удовлетворен соответствием требованиям данного раздела и общим положениям о медицинских заключениях и требованиям к эти заключениям, кандидату выдается медицинское заключение второго класса.

2) Требования к физическому и психическому состоянию здоровья, медицинское обследование основывается на указанных ниже требованиях.

а) Кандидат не имеет какого-либо заболевания или ограничения трудоспособности, которое могло бы привести к внезапной потере способности этого кандидата безопасно управлять воздушным судном или безопасно выполнять порученные обязанности.

б) У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

* органического психического расстройства;
* психического или поведенческого расстройства, вызванного употреблением психоактивных веществ, это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ;
* шизофрении или шизотипического или бредового расстройства;
* аффективного расстройства;
* невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства;
* поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами;
* расстройства взрослой личности или поведения, особенно если оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях;
* умственной отсталости;
* расстройства психического развития;
* расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности;
* психического расстройства, которые могут привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые ему запрашиваемым или имеющимся свидетельством.

в) Страдающего депрессией кандидата, проходящего лечение с помощью антидепрессантов, считается непригодным, за исключением случаев, когда медицинский эксперт, имеющий доступ к подробным сведениям о данном лице, не считает, что такое состояние кандидата может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

г) У кандидата не зарегистрированы в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

* любого прогрессирующего или непрогрессирующего заболевания нервной системы, которое может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками;
* эпилепсии;
* любого нарушения сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.

д) У кандидата не было травм головы, последствия которых могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

е) У кандидата нет никаких врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

ж) Кандидат, который перенес операцию хирургического замещения коронарной артерии или ангиопластию (со стентом или без него) либо другую операцию на сердце, или в истории болезни зарегистрирован инфаркт миокарда, или имеет другое кардиологическое заболевание, которое может привести к утрате работоспособности, считается непригодным, кроме случаев, когда кардиологическое состояние кандидата обследовалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

з) Кандидат с сердечной аритмией считается непригодным, кроме случаев, когда сердечная аритмия обследовалась и оценивалась в соответствии с надлежайшей медицинской практикой и было признано, что она не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

* Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения кандидатам старше 40 лет;
* Электрокардиография проводится при переосвидетельствовании кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в два года;
* Электрокардиографию считается частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения;
* Целью регулярного электрокардиографического обследования является обнаружение заболевания. Оно не дает достаточных оснований для признания кандидата непригодным без проведения дальнейшего тщательного обследования сердечно-сосудистой системы.

и) Систолическое и диастолическое давление крови в пределах нормы.

* В случае применения медицинских препаратов для снижения высокого кровяного давления кандидат считается непригодным, исключение составляют лишь те лекарства, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

к) Кровеносная система не имеет никаких серьезных функциональных или структурных отклонений от нормы.

л) У кандидата нет острой легочной недостаточности или какого-либо активного поражения структуры легких, средостения или плевры, которые могут вызвать появление симптомов утраты трудоспособности при работе в обычных или аварийных условиях.

* Рентгенография грудной клетки является частью первоначального обследования, когда ожидается появления асимптоматического заболевания легких.

м) Кандидаты с хроническим обструктивным заболеванием легких считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

н) Кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях, считаются непригодными.

* Употребление лекарственных средств для лечения астмы является основанием для признания кандидата непригодным, за исключением тех лекарственных средств, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

о) Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.

* Кандидаты с неактивными или излеченными легочными заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, могут считаться годными.

п) Кандидаты не имеют признаков грыжи, которые могут привести к потере работоспособности.

р) Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.

* Кандидаты считаются непригодными при любом осложнении после болезни или после хирургического вмешательства в любой части пищеварительного тракта или его придатков, которое может вызвать потерю работоспособности в полете, включая любую непроходимость вследствие сужения или сдавливания.
* Кандидата, перенесшего серьезную хирургическую операцию на желчных протоках, органах пищеварительного тракта или его придатках, вызвавшую полное или частичное удаление либо функциональное нарушение одного из этих органов, считается непригодным до тех пор, пока медицинский эксперт, ознакомившийся с деталями операции, не вынесет заключение о том, что последствия операции не могут привести к потере работоспособности в полете.

с) Кандидаты с нарушениями обмена веществ, функций пищеварительного тракта или желез внутренней секреции, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками, считаются непригодными.

т) Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом считаются непригодными.

* Кандидаты с инсулинонезависимым сахарным диабетом считаются непригодными, за исключением случаев, когда заболевание контролируется с помощью диеты или диеты в сочетании с пероральными противодиабетическими препаратами, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

у) Кандидаты с заболеваниями крови и/или лимфатической системы считаются непригодными, за исключением, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не препятствует безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

* Наличие серповидных клеток и других гемоглобинопатных признаков, как правило, не препятствует признанию кандидата пригодным.

ф) Кандидаты с почечным или мочеполовым заболеванием считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не препятствует безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

* Анализ мочи является частью медицинского освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом исследуются.
* При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в области почек или мочеполового тракта, включая непроходимость вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными, за исключением случаев, когда состояние кандидата было обследовано и признано, что оно не препятствует безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.
* Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.

х) Кандидаты с серопозитивной реакцией на ВИЧ считаются непригодными, за исключением случаев, когда состояние кандидата было освидетельствовано и оценивается как не препятствующее безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

ц) Беременные кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда в результате акушерского обследования и постоянного медицинского наблюдения установлена неосложненная беременность малой степени риска.

* Срок пригодности кандидатов с неосложненной беременностью малой степени риска, прошедших оценку и наблюдаемых согласно п. 6.4.2.21, следует ограничивать периодом с конца 12-й до конца 26-й недели беременности.

ч) После родов или прекращения беременности кандидату не разрешается осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством, пока она не пройдет переосвидетельствование и не будет признано, что она может безопасно осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством и квалификационными отметками.

ш) Кандидат не имеет аномалий костей, суставов, мышц, сухожилий или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

* Как правило, после любых осложнений в результате повреждений костей, суставов, мышц или сухожилий, а также при наличии некоторых анатомических дефектов проводится функциональная оценка для определения годности кандидата.

щ) Кандидат не имеет каких-либо аномалий или заболеваний уха, или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

э) У кандидата не наблюдается:

* расстройства вестибулярной функции;
* значительной дисфункции евстахиевых труб;
* неизлеченного прободения барабанных перепонок;
* одиночное сухое прободение барабанной перепонки не является основанием для признания кандидата непригодным.

ю) У кандидата не наблюдается:

* обструкции носоглотки; и
* дефектов и заболеваний полости рта или верхних дыхательных путей, которые могут препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

я) Кандидаты, страдающие серьёзным заиканием или другими дефектами речи, чтобы препятствуют при ведении речевой связи, считаются непригодными.

3) Требования к зрительному восприятию.

а) Глаза и их придатки в пределах нормы. У кандидата нет острых или хронических патологических нарушений зрения, или последствий хирургического вмешательства, или травмы глаз или их придатков, которые могут ослабить зрительную функцию в такой степени, что будут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

б) Острота зрения на большое расстояние с коррекцией или без таковой составляет 6/12 или выше на каждый глаз в отдельности, а острота бинокулярного зрения составляет 6/9 или выше. Никакие пределы не устанавливаются в отношении остроты нескорректированного зрения. Если такая острота зрения достигается только с помощью корригирующих линз, кандидат может быть признан годным при условии, что:

* такие корригирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых запрашиваемыми или имеющимися свидетельством, или квалификационными отметками; и
* кроме того, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.

в) Кандидат, соответствующий этим положениям, продолжает им соответствовать, если не указано иное. В таком случае ОГА КР требует представить результаты офтальмологического обследования. Острота зрения (нескорректированного или скорректированного), как правило, измеряется и регистрируется при всех повторных обследованиях. Условия, требующие представления результатов офтальмологического обследования, включают:

* существенное снижение остроты зрения без коррекции;
* снижение в любой степени остроты максимально скорректированного зрения;
* глазные заболевания;
* повреждения глаз; или
* глазную хирургию.

г) Для удовлетворения этого требования, кандидаты могут использовать контактные линзы при условии, что:

* линзы являются монофокальными и без тонировки;
* линзы являются достаточно толерантными;
* при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.

д) Кандидатам, использующим контактные линзы, иногда не требуется при всех повторных исследованиях измерять остроту нескорректированного зрения, если имеются сведения о выписанных им контактных линзах.

е) Кандидаты со значительным нарушением рефракции используют контактные линзы или очки с линзами с высоким коэффициентом рефракции.

ж) Если используются очки, то необходимы линзы с высоким коэффициентом рефракции, с тем чтобы свести к минимуму искажение поля периферического зрения.

з) Кандидатам, у которых острота нескорректированного зрения на большое расстояние на каждый глаз ниже 6/60, требуется представлять результаты полного офтальмологического обследования до получения первого медицинского заключения и в последующем раз в пять лет.

и) Цель требуемого офтальмологического обследования заключается в том, чтобы:

* убедиться в нормальных зрительных функциях; и
* выявить любые значительные патологические нарушения зрения.

к) Кандидаты, подвергшиеся хирургической операции, повлекшей за собой изменения характеристик рефракции глаза, считаются годными при условии отсутствия последствий, которые могут повлиять на безопасное осуществление прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

л) Кандидат, использующий корригирующие линзы в соответствии с пунктом 68 абзац 4б, обладает способностью чтения таблицы N5 или ее аналог на расстоянии, 30–50 см:

* Если это требование выполняется только при коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат признаётся годным при условии, что такая коррекция осуществляется дополнительно к уже предусмотренной коррекции линз очков, по пункту 68 абзац 4б,
* Если такая коррекция не требуется, кандидат всегда имеет при себе пару очков для зрения на близкое расстояние при осуществлении прав, предоставляемых его свидетельством.
* В случае необходимости коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что одной пары очков достаточно для выполнения требований, касающихся зрения на дальнее и близкое расстояния.

м) Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия указанному выше требованию, могут потребоваться линзы без верхней полусферы, бифокальные или, возможно, многофокальные линзы, чтобы читать показания приборов и карту или руководство, находящееся в руках, а также, не снимая очков, смотреть на большое расстояние через лобовое стекло. Унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние (очки со сплошными линзами одной оптической силы, используемые для чтения) значительно снижает остроту зрения на большое расстояние и поэтому не разрешается.

н) Когда кандидату требуется получить или заменить корригирующие линзы, он сообщает специалисту в определении недостатков рефракции глаз и подборе очков расстояния, необходимые для считывания показаний приборов в кабине экипажа тех типов воздушных судов, на которых этому кандидату предстоит летать.

* Если в соответствии с данным пунктом требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.

о) Кандидат имеет нормальное поле зрения.

п) У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение.

* Снижение остроты бинокулярного зрения, аномальная конвергенция, не нарушающая зрение на близкое расстояние, и несоосность линз, при которой фузионные характеристики исключают астенопию и диплопию, не являются причиной для дисквалификации.

4) Требования к слуху.

а) Кандидаты, неспособные слышать на оба уха разговорную речь средней громкости в тихой комнате на расстоянии 2 метров от члена врачебной комиссии, производящего обследование, стоя к нему спиной, считаются непригодными.

б) Если в результате обследования кандидата с помощью чистотонального аудиометра обнаружена потеря слуха на каждое ухо в отдельности более 35 дБ на любой из частот 500, 1000 или 2000 Гц или более чем 50 дБ на частоте 3000 Гц, он считается непригодным.

в) Кандидату, который не отвечает требованиям пункта 69 абзацах 4а или 4б, следует пройти дополнительное обследование в соответствии с пунктом 68 абзац 5б.

г) Пилоты – любители при выдаче квалификационной отметки о праве на полеты по приборам проходят проверку остроты слуха по медицинскому заключению первого класса.

**70. Медицинское заключение третьего класса.**

1) Выдача и возобновление заключения.

а) Кандидат на получение свидетельства диспетчера ОВД или свидетельства внешнего пилота проходит первоначальное медицинское обследование для получения медицинского заключения третьего класса.

б) При отсутствии других указаний в данном разделе, обладатели свидетельств диспетчера ОВД или свидетельства внешнего пилота возобновляют медицинские заключения третьего класса с интервалами, не превышающими интервалы, указанные в пункте 6 абзац 4.

в) Если ОГА КР удостоверится в соответствии требованиям данного раздела и положениями по медицинским заключениям и требованиям к ним, кандидату будет выдано медицинское заключение третьего класса.

2) Требования к физическому и психическому состоянию здоровья.

а) Кандидат не имеет какого-либо заболевания или ограничения трудоспособности, которое могло бы привести к внезапной потере этим кандидатом способности безопасно выполнять обязанности.

б) У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

* органического психического расстройства;
* психического или поведенческого расстройства, вызванного употреблением психоактивных веществ - это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ;
* шизофрении, шизотипического или бредового расстройства;
* аффективного расстройства;
* невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства;
* поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами;
* расстройства взрослой личности или поведения, особенно если оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях;
* умственной отсталости;
* расстройства психического развития;
* расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности; или
* психического расстройства, которые могут привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые ему запрашиваемым или имеющимся свидетельством.

в) Страдающего депрессией кандидата, проходящего лечение с помощью антидепрессантов, считается непригодным, за исключением случаев, когда медицинский эксперт, имеющий доступ к подробным сведениям о данном лице, не считает, что такое состояние кандидата может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

г) У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

* какого-либо прогрессирующего или непрогрессирующего заболевания нервной системы, которое препятствует безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками;
* эпилепсии; или
* любого нарушения сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.

д) У кандидата не было травм головы, последствия которых могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

е) У кандидата нет никаких врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, препятствующие безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

* Кандидат, который перенес операцию хирургического замещения коронарной артерии или ангиопластию (со стентом или без него) либо другую операцию на сердце, или в истории болезни которого зарегистрирован инфаркт миокарда, или который имеет другое кардиологическое заболевание, которое может привести к утрате работоспособности, считается непригодным, кроме случаев, когда кардиологическое состояние кандидата обследовалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

ж) Кандидат с сердечной аритмией считается непригодным, кроме случаев, когда сердечная аритмия обследовалась и оценивалась в соответствии с надлежащей медицинской практикой и было признано, что она не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

з) Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения.

* Электрокардиография проводится при переосвидетельствовании кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в два года.
* Целью регулярного электрокардиографического обследования является обнаружение заболевания. Оно не дает достаточных оснований для признания кандидата непригодным без проведения дальнейшего тщательного обследования сердечно сосудистой системы.

и) Систолическое и диастолическое давление крови в пределах нормы.

* В случае применения медицинских препаратов для снижения высокого кровяного давления кандидат считается непригодным, исключение составляют лишь те лекарства, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством.

к) Кровеносная система не имеет никаких серьезных функциональных или структурных отклонений от нормы.

л) У кандидата нет острой легочной недостаточности или какого-либо активного поражения структуры легких, средостения или плевры, которые могут вызвать появление симптомов утраты трудоспособности при работе в обычных или аварийных условиях.

* Как правило, проводить рентгенографию грудной клетки необязательно, но может быть показано в тех случаях, когда можно ожидать проявления бессимптомного заболевания легких.

м) Кандидаты с хроническим обструктивным заболеванием легких считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

н) Считаются непригодными кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях.

* Употребление лекарственных средств для лечения астмы является основанием для признания кандидата непригодным, за исключением тех лекарственных средств, применение которых совместимо с безопасным осуществлением прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

о) Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.

* Кандидаты с неактивными или излеченными легочными заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, могут считаться годными.

п) Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.

* При осложнении после болезни или хирургического вмешательства в какой-либо части пищеварительного тракта или его придатков, которое может вызвать внезапную потерю работоспособности, в частности при любой непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными.
* Кандидата, который перенес серьезную хирургическую операцию на желчных протоках, органах пищеварительного тракта или его придатках, вызвавшую полное или частичное удаление, или функциональное нарушение одного из этих органов, считается непригодным на такой срок, пока медицинский эксперт, имеющий возможность подробно ознакомиться с этой операцией, не вынесет заключение о том, что последствия операции не могут привести к потере работоспособности.

р) Кандидаты с нарушениями обмена веществ, функций пищеварительного тракта или желез внутренней секреции, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками, считаются непригодными.

с) Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом считаются непригодными.

* Кандидаты с инсулинонезависимым сахарным диабетом считаются непригодными, за исключением случаев, когда заболевание может удовлетворительно контролироваться с помощью только диеты или диеты в сочетании с пероральным приемом противодиабетических препаратов, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

т) Кандидаты с заболеванием крови и/или лимфатической системы считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не препятствует безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

у) Кандидаты с серьезным почечным или мочеполовым заболеванием считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не препятствует безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

* Анализ мочи является частью медицинского освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом исследуются.

ф) При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в области почек или мочеполового тракта, в частности при непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

* Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.

х) Кандидаты с серопозитивной реакцией на ВИЧ считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата было освидетельствовано и оценено в соответствии с надлежащей врачебной практикой и оценивается как не препятствующее безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

ц) Беременные кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда в результате акушерского обследования и постоянного медицинского наблюдения установлена неосложненная беременность малой степени риска.

* В период беременности следует принимать меры предосторожности, чтобы своевременно освободить диспетчера управления воздушным движением в случае преждевременного начала родовых схваток или других осложнений.
* Срок пригодности кандидатов с неосложненной беременностью малой степени риска, прошедших оценку следует ограничивать периодом до конца 34-й недели беременности.

ч) После родов или прекращения беременности кандидату не разрешается осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством, пока она не пройдет переосвидетельствование в соответствии с оптимальной медицинской практикой и будет признано, что она может безопасно осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством и квалификационными отметками.

ш) Кандидат не имеет каких-либо аномалий костей, суставов, мышц, сухожилий или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

* Как правило, после любых осложнений в результате повреждений костей, суставов, мышц или сухожилий, а также при наличии некоторых анатомических дефектов требуется проводить функциональную оценку для определения годности кандидата.

щ) Кандидат не имеет каких-либо аномалий или заболеваний уха, или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

э) В носу, полости рта и верхних дыхательных путях не выявлено серьезных дефектов или заболеваний, которые могут препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

ю) Кандидаты, страдающие серьёзным заиканием или другими дефектами речи, чтобы препятствуют при ведении речевой связи, считаются непригодными.

3) Требования к зрительному восприятию.

а) Глаза и их придатки в пределах нормы. У кандидата нет острых или хронических патологий зрения, последствий хирургического вмешательства, травм глаз или их придатков, препятствующие безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

б) Острота зрения на большое расстояние с коррекцией или без таковой составляет 6/9 или выше на каждый глаз в отдельности, а острота бинокулярного зрения составляет 6/6 или выше. Никакие пределы не устанавливаются в отношении остроты нескорректированного зрения. Если такая острота зрения достигается только с помощью корригирующих линз, кандидат признаётся годным при условии, что:

* такие корригирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых запрашиваемыми или имеющимися свидетельством, или квалификационными отметками;
* кроме того, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.

в) Кандидат, соответствующий этим требованиям, считается продолжающим соответствовать им, если не доказано обратное. В этом случае ОГА КР требует предоставить результаты офтальмологического обследования. Острота нескорректированного или скорректированного зрения обычно измеряется и регистрируется при всех повторных обследованиях. Условия, требующие получения результатов офтальмологического обследования, включают значительное снижение остроты зрения без коррекции, снижение остроты максимально скорректированного зрения, глазные заболевания, повреждения глаз или глазную хирургию.

г) Для соответствия этому требованию, кандидаты могут использовать контактные линзы при условии, что:

* линзы являются монофокальными и без тонировки;
* линзы являются достаточно толерантными;
* при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.

д) Кандидатам, использующим контактные линзы, иногда не требуется при всех повторных исследованиях измерять остроту нескорректированного зрения, если имеются сведения о выписанных им контактных линзах.

е) Кандидаты со значительным нарушением рефракции используют контактные линзы или очки с линзами с высоким коэффициентом рефракции.

* Если используются очки, то необходимы линзы с высоким коэффициентом рефракции, с тем чтобы свести к минимуму искажение поля периферического зрения.

ж) Кандидаты, у которых острота нескорректированного зрения на дальнем расстоянии на каждый глаз ниже 6/60, представляют результаты полного офтальмологического обследования до получения первого медицинского заключения, а затем – раз в пять лет.

з) Цель офтальмологического обследования заключается в том, чтобы:

* убедиться в нормальных зрительных функциях; и
* выявить любые значительные патологические нарушения зрения.

и) Кандидаты, подвергшиеся хирургической операции, повлекшей за собой изменения характеристик рефракции глаза, признаются годными при условии отсутствия последствий, которые могут повлиять на безопасное осуществление прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

к) Кандидат, использующий корригирующие линзы в соответствии с пунктом 70 абзац 3б, читает таблицу N5 или ее аналог на расстоянии, 30–50 см, выбранном самим кандидатом и способностью читать таблицу N14 или ее аналога на расстоянии 100 см. Если это требование выполняется только при использовании коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат признаётся годным при условии, что такая коррекция осуществляется в дополнение к корректирующим линзам очков, предусмотренным пунктом 70 абзац 3б. Если такая коррекция не предписана, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков для зрения на близкое расстояние. Если требуется коррекция зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что ему достаточно одной пары очков для выполнения требований как для дальнего, так и для близкого зрения.

л) Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия указанному выше требованию, могут потребоваться линзы без верхней полусферы, бифокальные или, возможно, многофокальные линзы, чтобы читать показания экранов индикаторов РЛС, приборов визуальной индикации, а также рукописный или напечатанный материал и, не снимая очков, смотреть на большое расстояние через окна. Унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние (очки со сплошными линзами одной оптической силы, используемые для чтения) может быть приемлема для некоторых обязанностей диспетчера УВД или внешнего пилота. Однако унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние значительно снижает остроту зрения на большое расстояние.

м) В случаях, когда кандидату требуется получить или заменить корригирующие линзы, предполагается, что он сообщит оптометристу о необходимых расстояниях для чтения, соответствующих функциям диспетчера воздушного движения или внешнего пилота, которые он будет выполнять.

* Если в соответствии с данным пунктом требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.

н) Кандидат имеет нормальное поле зрения.

о) У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение.

* Снижение остроты бинокулярного зрения, аномальная конвергенция, не нарушающая зрение на близкое расстояние, и несоосность линз, при которой фузионные характеристики исключают астенопию и диплопию, не являются причиной для дисквалификации.

4) Требования к слуху.

а) Кандидат, обследованный с помощью чистотонального аудиометра, не имеет потери слуха на каждое ухо в отдельности более 35 дБ на любой из трех частот 500, 1000 или 2000 Гц или более 50 дБ на частоте 3000 Гц.

б) Кандидат с потерей слуха, превышающей указанные выше нормы, признаётся годным при условии, что он имеет нормальную остроту слуха при шумовом фоне, воспроизводящем или имитирующем обычный шум на рабочем месте диспетчера ОВД или внешнего пилота.

* Частотный спектр постороннего шума определяется только в той мере, насколько достаточно представлен диапазон частот от 600 до 4800 Гц (речевой диапазон частот).
* В речевом материале для текста в условиях шума обычно используются как авиационные тексты, так и фонетически сбалансированные слова.

в) В качестве альтернативы можно проводить практическую проверку слуха в условиях работы аналогичных, на рабочем месте диспетчера ОВД в соответствии с имеющимися у него действительным свидетельством и квалификационными отметками.