

Авиационные правила Кыргызской Республики АПКР – 1
(Свидетельства авиационного персонала)

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

**устанавливающие технические требования и административные процедуры,
связанные с экипажами гражданской авиации**

Статья 1 – Предмет

1. Настоящие Правила устанавливает подробные требования для:
 - (a) различных рейтингов (квалификационных отметок) свидетельств (свидетельства) пилотов, условия выдачи, сохранения, изменения, ограничения, приостановления или отзыва свидетельства пилота, Полномочия и обязанности обладателей свидетельств пилотов, а также условия преобразования существующих свидетельств бортинженера в свидетельство пилота;
 - (b) аттестации лиц, ответственных за обеспечение лётной подготовки или имитационного обучения полётов, а также за оценку навыков пилотов;
 - (c) разных медицинских сертификатов для пилотов, условия для выдачи, поддержания, изменения, ограничения, приостановления или отмены медицинских сертификатов, полномочий и обязанностей обладателей медицинских сертификатов, а также условий преобразования национальных медицинских сертификаты во взаимно признанные медицинские сертификаты;
 - (d) аттестации медицинских экспертов, а также условия, при которых врачи общей практики могут выступать в качестве экспертов авиационной медицины;
 - (e) периодического медицинского освидетельствования членов кабинного экипажа, а также квалификации лиц, ответственных за это освидетельствование;
 - (f) условия выдачи, сохранения, изменения, ограничения, приостановления или отмены свидетельства бортпроводников экипажа, а также полномочия и обязанности обладателей аттестации свидетельства кабинного экипажа;
 - (g) условия выдачи, сохранения, изменения, ограничения, приостановления действия или аннулирования свидетельств организаций по подготовке пилотов и авиационных медицинских центров, участвующих в аттестации и медицинской оценке летного экипажа гражданской авиации;
 - (h) требований к сертификации тренажёров для имитации полёта и к организациям, которые эксплуатируют и используют эти устройства;
 - (i) требования к системе администрирования и управления, которые должны выполняться ОГА и организациями в отношении правил, указанных в пунктах (a) – (h).
2. Статьи 11b и 11c настоящих Правил, а также Приложение IV (Part-MED), Приложение VI (Part-ARA), Приложение VII (Part-ORA) и Приложение VIII (Part-DTO) к настоящим Правилам должны применяться к свидетельствам пилотов для воздушные шаров и планёров.

Статья 2 – Определения

Для целей настоящих Правил применяются следующие определения:

- (1) «Свидетельство Part-FCL» означает свидетельство лётного экипажа, которое соответствует требованиям Приложения I;
- (2) «JAR» означает совместные авиационные требования, принятые Объединёнными авиационными властями Европы 30 июня 2009 года;
- (3) «Свидетельство пилота лёгкого самолёта (LAPL)» означает свидетельство пилота-любителя;
- (4) «Свидетельство, не соответствующая JAR» означает свидетельство пилота, выданную или признанную государством в соответствии с национальным законодательством и не рекомендованную для взаимного признания в отношении соответствующего JAR;
- (5) «Зачёт» означает признание предыдущего опыта или квалификации;
- (6) «Зачётный отчёт» означает отчёт, на основании которого может быть признан предыдущий опыт или квалификация;
- (7) «Отчёт преобразования» означает отчёт, на основании которого свидетельство может быть преобразована в свидетельство Part-FCL;
- (8) «Член кабинного экипажа» означает члена экипажа, имеющего соответствующую квалификацию, кроме лётного или технического члена экипажа, которого эксплуатант назначает для выполнения обязанностей, связанных с безопасностью пассажиров во время полётов;
- (9) «Экипаж ВС» означает лётный и кабинный экипаж;
- (10) «Приемлемые средства соответствия (AMC)» означают необязательные стандарты, принятые ОГА для иллюстрации средств обеспечения соответствия Правилам;
- (11) «Альтернативные методы соответствия (AltMoC)» означают те методы, которые предлагают альтернативу существующей AMC или те, которые предлагают новые методы для обеспечения соответствия Правилам, для которых ОГА не был принят никакой связанный AMC;
- (12) «Утверждённая учебная организация (ATO)» означает организацию, которая имеет право проводить обучение пилотов на основании разрешения, выданного в соответствии с первым под параграфом Статьи 10а (1);
- (13) «Стационарное устройство для обучения полетов по приборам (BITD)» означает наземное учебное устройство для обучения пилотов, представляющее рабочее место пилота-студента соответствующего класса самолётов, которое может использовать **экранные** приборные панели и **подпружиненные** органы управления полётом, а также обеспечивает учебную платформу, по крайней мере, по процедурным аспектам полётов по приборам;
- (14) «Сертификационные спецификации (CS)» означают технические стандарты, принятые ОГА, с указанием средств, которые должны использоваться организацией для целей сертификации;
- (15) «Лётный инструктор (FI)» означает инструктора с полномочиями проводить обучение на воздушном судне в соответствии с Subpart J Приложения I (Part-FCL) к настоящим Правилам, Subpart FI Приложения III (Part-BFCL) к Правилам по воздушным шарам, или Subpart FI Приложения III (Part-SFCL) к правилам для планеров;

- (16) «Тренажёр для имитации полёта (FSTD)» означает устройство для обучения пилотов, которое:
- в случае самолётов – полный пилотажный тренажёр (FFS), устройство для лётной подготовки (FTD), тренажёр по процедурам полёта и навигации (FNPT) или Стационарное устройство для обучения полетов по приборам (BITD);
 - в случае вертолётов – полный пилотажный тренажёр (FFS), устройство для лётной подготовки (FTD) или тренажёр по процедурам полёта и навигации (FNPT);
- (17) «Квалификация FSTD» означает уровень технических возможностей FSTD, как указано в сертификационных спецификациях, относящихся к рассматриваемому FSTD;
- (18) «основное место деятельности» организации означает головной офис или зарегистрированный офис организации, в котором осуществляются основные финансовые функции и оперативный контроль за деятельностью, упомянутой в настоящих Правилах;
- (19) «ARO.RAMP» означает Subpart RAMP Приложения II к Правилам о воздушной деятельности;
- (20) «Автоматически подтверждённый» означает принятие без формальностей Договаривающимся государством ИКАО, указанным в приложении ИКАО, свидетельство лётного экипажа, выданной государством в соответствии с Приложением 1 к Чикагской конвенции;
- (21) «Приложение ИКАО» означает приложение к автоматически подтверждённому свидетельству лётного экипажа, выданному в соответствии с Приложением 1 к Чикагской конвенции, которое упоминается в пункте XIII свидетельства лётного экипажа;
- (22) «Руководство по квалификационным испытаниям (QTG)» означает документ, созданный для демонстрации того, что характеристики и характеристики управляемости FSTD соответствуют характеристикам воздушного судна, класса самолёта или типа вертолёта, смоделированного в установленных пределах, и что все применимые требования были соблюдены. QTG включает в себя как данные о воздушном судне, классе самолёта или типе вертолёта, так и данные FSTD, используемые для подтверждения валидации;
- (23) «Заявленная учебная организация (DTO)» означает организацию, которая имеет право проводить обучение пилотов на основании заявления, сделанного в соответствии со вторым под параграфом Статьи 10а (1);
- (24) «Программа обучения DTO» означает документ, учреждённый DTO, с подробным описанием учебного курса, предоставляемого этим DTO.

Статья 3 – Свидетельства пилота и медицинское освидетельствование

1. Без ущерба для **Статьи 8.** настоящих Правил, пилоты воздушных судов должны соответствовать техническим требованиям и административным процедурам, изложенным в Приложении I и Приложение IV к настоящим правил.
2. Несмотря на полномочия владельцев свидетельства, как определено в Приложении I к настоящим Правилам, обладатели свидетельства пилота, выданных в соответствии с Subpart B или C Приложения I к настоящим Правилам, могут выполнять полёты. Это не наносит ущерба соблюдению любых дополнительных требований к перевозке пассажиров или развитию коммерческих операций, определённых в Subpart B или C Приложения I к настоящим Правилам.

Статья 4 – Существующие свидетельства национальных пилотов

1. [Резерв]
2. Свидетельства, не соответствующие требованиям JAR, включая любые соответствующие рейтинги, сертификаты, разрешения и/или квалификации, выданные или признанные государством до вступления в силу настоящих Правил, должны быть преобразованы в свидетельства Part-FCL.
3. Свидетельства, не соответствующие JAR, должны быть преобразованы в свидетельстве Part-FCL и соответствующие рейтинги или сертификаты в соответствии с:
 - (a) Положениями Приложения II; или
 - (b) Элементами, указанных в отчёте о преобразовании.
4. Отчёт о преобразовании должен:
 - (a) подготавливаться ОГА, выдавшим свидетельства пилота;
 - (b) описывать национальные требования, на основании которых были выданы свидетельства пилотов;
 - (c) описать объём полномочий, которые были предоставлены пилотам;
 - (d) указать, для каких требований в Приложении I должен быть предоставлен зачёт;
 - (e) указать любые ограничения, которые необходимо включить в свидетельство Part-FCL, и любые требования, которые пилот должен соблюдать, чтобы снять эти ограничения.
5. Отчёт о преобразовании должен включать копии всех документов, необходимых для демонстрации элементов, изложенных в пунктах (a) - (e) параграфа 4, включая копии соответствующих национальных требований и процедур. При разработке отчёта о преобразовании нужно стремиться к тому, чтобы пилоты, насколько это возможно, сохраняли свой текущий объём деятельности.
6. Независимо от параграфа 3, обладатели сертификата инструктора по классу или сертификата экзаменатора, которые имеют полномочия для одного пилотных высокопроизводительных сложных воздушных судов, должны иметь эти Полномочия, преобразованные в сертификат инструктора типа или сертификат экзаменатора для самолётов с одним пилотом.
7. ОГА может разрешить пилотам-студентам, которые проходят курс обучения LAPL, осуществлять ограниченные полномочия без надзора до того, как они выполнят все требования, необходимые для выдачи LAPL, при соблюдении следующих условий:
 - (a) объём полномочий должен основываться на оценке рисков для безопасности полётов, проводимой государством, с учётом степени подготовки, необходимой для достижения намеченного уровня компетентности пилота;
 - (b) полномочия ограничиваются следующим:
 - (i) всей или частью территории государства;
 - (ii) воздушное судно, зарегистрировано в государстве;
 - (iii) самолёты и вертолёты однодвигательные поршневые, с максимальной взлётной массой не более 2000 кг, планёры и аэростаты;
 - (c) для обучения, проводимого в рамках разрешения, владелец такого разрешения,

который подаёт заявку на выдачу LAPL, должен получать кредиты, которые определяются государством на основе рекомендации АТО или DTO;

- (d) ОГА должно выпускать периодические отчёты и оценки рисков безопасности каждые 3 года;
 - (e) ОГА должен контролировать использование разрешений, выданных в соответствии с настоящим параграфом, для обеспечения приемлемого уровня безопасности полётов и принимать соответствующие меры в случае выявления повышенного риска для безопасности полётов или любых других проблем с безопасностью полётов.
8. ОГА может выдать разрешение пилоту на осуществление определённых ограниченных прав на управление самолётами в соответствии с правилами полётов по приборам, прежде чем пилот выполнит все требования, необходимые для выдачи рейтинга по приборам в соответствии с настоящими Правилами. при соблюдении следующих условий:
- (a) выдавать эти разрешения только тогда, когда это оправдано конкретной местной потребностью, которая не может быть удовлетворена рейтингами, установленными в соответствии с настоящими Правилами;
 - (b) объём полномочий, предоставляемых в разрешении, должен основываться на оценке рисков для безопасности полётов, с учётом степени подготовки, необходимой для достижения намеченного уровня компетентности пилота;
 - (c) полномочия авторизации ограничиваются воздушным пространством территории государства или его частей;
 - (d) разрешение выдаётся кандидатам, прошедшим соответствующее обучение с квалифицированными инструкторами и продемонстрировавшим необходимые компетенции квалифицированному экзаменатору, как это определено Правилами;
 - (e) ОГА должно проинформировать другие заинтересованные органы государства об особенностях этого разрешения, включая его обоснование и оценку рисков для безопасности.
 - (f) ОГА должен контролировать действия, связанные с получением разрешения, для обеспечения приемлемого уровня безопасности и предпринимать соответствующие действия в случае выявления повышенного риска или любых проблем с безопасностью;
 - (g) ОГА должен провести обзор аспектов безопасности при реализации разрешения и составить отчёт.
9. Для свидетельства, выданных до принятия этих правил, ОГА должен соблюдать требования, изложенные во втором абзаце пункта (a) ARA.FCL.200

Статья 4a – Полномочия для оценки навигационных приборов, основанных на характеристиках

1. Пилоты могут выполнять полёты в соответствии с процедурами навигации, основанной на характеристиках («PBN») только после того, как им были предоставлены Полномочия PBN в качестве подтверждения их рейтинга по приборам («IR»).
2. Пилоту предоставляются Полномочия PBN, если он выполняет все нижеперечисленные требования:
 - (a) пилот успешно завершил курс теоретических знаний, включая PBN, в соответствии с FCL.615 Приложения I (Part-FCL);

- (b) пилот успешно прошёл лётную подготовку, включая PBN, в соответствии с FCL.615 Приложения I (Part-FCL);
- (c) пилот успешно прошёл либо тест оценки навыков в соответствии с Приложением 7 к Приложению I (Part-FCL), либо тест оценки навыков или квалификационную проверку в соответствии с Приложением 9 Приложения I (Part-FCL).
3. Требования параграфа 2(a) и (b) считаются выполненными, если ОГА считает, что компетенция, приобретённая в результате обучения или знакомства с операциями PBN, эквивалентна компетенции, приобретённой на курсах, о которых идёт речь в параграфе 2(a) и (b), и пилот демонстрирует такую компетентность к удовлетворению экзаменатора во время проверки квалификации или теста навыков, упомянутых в параграфе 2 (c).
4. Запись об успешной демонстрации компетентности в PBN после завершения теста оценки навыков или проверки квалификации, упомянутой в параграфе 2(c), должна быть внесена в лётную книжку пилота или в эквивалент и подписана экзаменатором, проводившим испытание, или проверку.
5. Пилоты IR без полномочий PBN могут выполнять полёты только по маршрутам и подходам, которые не требуют полномочий PBN, и для продления их IR не требуются никакие элементы PBN; после принятия этих правил Полномочия PBN потребуются для каждого IR.

Статья 4b – Профилактика нарушений и тренировка по восстановлению

1. Подготовка по предотвращению нарушений и восстановлению должна стать обязательной частью курса подготовки для получения свидетельства пилота многочленного экипажа (MPL), интегрированного курса подготовки пилотов для самолётов (ATPL (A)), учебного курса для получения свидетельства коммерческого пилота для самолётов (CPL (A)) и учебных курсов для класса или типа рейтинга для:
- (a) самолёты с одним пилотом, эксплуатируемые в составе нескольких пилотов;
 - (b) самолёты с одним пилотом сложных самолётов с незначительными характеристиками;
 - (c) самолёты с одним пилотом сложных самолётов с высокими характеристиками; или
 - (d) многопилотные самолёты.
- в соответствии с Приложением I (Часть-FCL).
2. Для учебных курсов, указанных в параграфе 1, которые начинаются после принятия этих правил в утверждённой учебной организации (АТО), обучение предотвращению нарушений и восстановлению является обязательным при условии, что:
- (a) В остальном учебный курс CPL (A), ATP (A) или MPL завершается в соответствии с Приложением I (Part-FCL), а проверка навыков завершается в соответствии с пунктами FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) или FCL.415.A (MPL) Приложения I (Part-FCL); или
 - (b) В остальном учебный курс по классу или типу для самолётов завершается в соответствии с Приложением I (Part-FCL), а проверка навыков завершается в соответствии со вторым под параграфом параграфа (c) пункта FCL.725 Приложения I (Part-FCL) к настоящим Правилам.

Для целей параграфа 1 ОГА может по своей собственной оценке и в соответствии с рекомендацией АТО дать оценку любому тренингу по предотвращению нарушений и

восстановлению, в соответствии с национальными требованиями к обучению.

Статья 4с – Переходные меры для владельцев допусков к полётам по приборам

1. До принятия этих правил обладатели рейтинга по приборам на маршруте (EIR), указанного в пункте [FCL.825](#) Приложения I (Part-FCL):
 - (a) иметь право продолжать пользоваться привилегиями своей EIR;
 - (b) получить подтверждение или продление своей EIR в соответствии с пунктом [FCL.825\(g\)](#);
 - (c) иметь право на получение полной оценки требований к обучению в пункте [FCL.835\(c\)\(2\)\(i\)](#) и (ii) Приложения I (Part-FCL) при подаче заявки на получение базового инструментального рейтинга (BIR) в соответствии с пунктом [FCL.835](#) Приложения I (Part-FCL); а также
 - (d) получить полный кредит, как установлено для держателей EIR в Приложении I (Part-FCL).
2. До принятия этих правил учебные курсы для EIR, указанные в параграфе 1, которые начались до этой даты, могут быть продолжены и будут рассматриваться как учебные курсы для BIR. Основываясь на оценке заявителя, утверждённая учебная организация, ответственная за учебный курс BIR, должна определить объём обучения EIR, который будет зачислен на выпуск BIR.
3. Претенденты на BIR, которые имеют EIR или сдали экзамен на теоретические знания для EIR в соответствии с пунктом [FCL.825\(d\)](#) после принятия этих правил, должны получить полную оценку требований к теоретическим знаниям и экзамену для BIR.

Статья 5.

[Зарезервировано]

Статья 6 – Преобразование квалификационных требований к лётным испытаниям

1. Пилоты, которые до применения настоящих Правил проводили лётные испытания категорий 1 и 2, или которые давали инструкции пилотам-испытателям, должны преобразовать свою квалификацию лётных испытаний в рейтинги лётных испытаний в соответствии с Приложением I к настоящим Правилам и, если применимо, сертификаты инструктора по лётным испытаниям.
2. Это преобразование должно быть выполнено в соответствии с элементами, установленными в отчете о преобразовании, который соответствует требованиям, изложенным в статье 4 (4) и (5).

Статья 7 – Существующие свидетельства бортинженеров

1. Чтобы преобразовать свидетельства бортинженера, выданные в соответствии с Приложением 1 к Чикагской конвенции, в свидетельства Part-FCL, держатели должны обратиться в ОГА.
2. Свидетельства бортинженера должны быть преобразованы в свидетельства Part-FCL в соответствии с отчётом о преобразовании, который соответствует требованиям, изложенным в [Статье 4.](#) (4) и (5).

3. При подаче заявления на получение свидетельства пилота-(ATPL) для самолётов должны соблюдаться положения о зачёте в FCL.510.A(c)(2) Приложения I.

Статья 8.

[резерв]

Статья 9 – Признание обучения, начатого до применения настоящих Правил

1. Что касается выдачи свидетельства Part-FCL в соответствии с Приложением I, обучение началось до применения настоящих Правил в соответствии с JAR и процедурами под регулирующим надзором государства, рекомендованного для взаимного признания в системе объединённых авиационных властей. в отношении соответствующих JAR, будет предоставлена полная заслуга при условии, что обучение и тестирование были завершены не позднее 8 апреля 2016 года, а свидетельства Part-FCL была выдана не позднее 1 апреля 2020 года.
2. Обучение, начатое до применения настоящих Правил в соответствии с Приложением 1 к Чикагской конвенции, должно учитываться для целей выдачи свидетельства Part-FCL на основе кредитного отчёта, составленного государством.
3. В кредитном отчёте должен быть описан объём обучения, указаны требования, предъявляемые к свидетельствам Part-FCL, и, если применимо, какие требования должны соблюдать соискатели, чтобы получить свидетельства Part-FCL. Он должен включать копии всех документов, необходимых для демонстрации объёма обучения, а также национальных правил и процедур, в соответствии с которыми обучение было начато.

Статья 9а – Данные о типовой подготовке и эксплуатационной пригодности

1. Если в Приложениях к настоящим правилам содержатся ссылки на данные эксплуатационной пригодности, и эти данные недоступны для соответствующего типа воздушного судна, кандидат на курс обучения для получения аттестата типа должен соблюдать только положения Приложения к этим правилам.
2. Утверждённые ранее курсы обучения на тип воздушного судна по минимальной учебной программе пилота по данным эксплуатационной пригодности для соответствующего типа воздушного судна должны включать обязательные элементы обучения по прошествию двух лет после утверждения данных о эксплуатационной пригодности.

Статья 10 – Признание свидетельства пилота, полученные во время военной службы

1. Для того, чтобы обладатели свидетельства на военного лётного экипажа могли получить свидетельства Part-FCL, они должны подать заявку.
2. Знания, опыт и навыки, полученные на военной службе, должны учитываться для целей соответствующих требований Приложения I в соответствии с элементами кредитного отчёта, установленными государством.
3. Кредитный отчёт должен:
 - (a) описать национальные требования, на основании которых были выданы военные свидетельства, рейтинги, сертификаты, разрешения и / или квалификации;
 - (b) описать объём полномочий, которые были предоставлены пилотам;

- (с) указать, для каких требований Приложения I должен быть предоставлен кредит;
- (d) указать любые ограничения, которые необходимо включить в свидетельства Part-FCL, и указать любые требования, которые пилоты должны соблюдать, чтобы снять эти ограничения;
- (е) Включите копии всех документов, необходимых для демонстрации вышеперечисленных элементов, вместе с копиями соответствующих национальных требований и процедур.

Статья 10a – Организации по обучению пилотов

1. Организации должны, иметь право проводить обучение пилотов, участвующих в эксплуатации воздушных судов, только в том случае, если эти организации были выданы утверждены ОГА, подтверждающим, что они соответствуют основным требованиям, изложенным в Приложения VII к настоящим Правилам.

Однако, организации, основной офис которых находится в государстве, имеют право проводить обучение, указанное в пункте DTO.GEN.110 Приложения VIII к настоящим Правилам без такого утверждения на территории, за которую государство несёт ответственность в соответствии с Чикагской конвенцией, если они сделали заявление в ОГА в соответствии с требованиями, изложенными в пункте DTO.GEN.115 этого Приложения, и, если это требуется в соответствии с пунктом DTO.GEN.230(с) этого Приложения, ОГА одобрил программу обучения.

2. [Зарезервировано]
3. [Зарезервировано]
4. [Зарезервировано]
5. Организации по обучению пилотов должны гарантировать, что предлагаемый ими курс IR включает обучение привилегиям PBN в соответствии с требованиями Приложения I (Part-FCL).

Статья 10b – Тренажёры для имитации полёта

1. Тренажерные устройства имитации полёта (FSTD), используемые для обучения, тестирования и проверки пилотов, за исключением развивающих тренажеров, используемых для обучения летным испытаниям, должны соответствовать техническим требованиям и административным процедурам, изложенным в Приложениях VI и VII, и должны быть квалифицированы.

Статья 10c – Медицинские центры

1. Медицинские центры должны соответствовать техническим требованиям и административным процедурам, изложенным в Приложениях VI и VII, и должны быть сертифицированы.

Статья 11 – Медицинская освидетельствование бортпроводников

1. Бортпроводники, участвующие в эксплуатации воздушных судов, должны соответствовать техническим требованиям и требованиям соответствующих процедур, изложенным в

Приложении IV.

Статья 11а – Квалификация бортпроводников и соответствующие Свидетельства

1. Бортпроводники, участвующие в коммерческой эксплуатации воздушных судов, должны иметь квалификацию и пройти соответствующую аттестацию в соответствии с техническими требованиями и требованиям соответствующих процедур, изложенных в Приложениях V и VI.
2. [Зарезервировано]
3. Бортпроводники, задействованные в коммерческой эксплуатации вертолётов на дату применения настоящих Правил:
 - (a) считаются соответствующими требованиям начальной подготовки Приложения V, если они соответствуют применимым положениям об обучении, проверке и требованиям JAR для коммерческих воздушных перевозок вертолётными; или
 - (b) если они не соответствуют применимым требованиям к обучению, проверкам и требованиям JAR для коммерческих воздушных перевозок вертолётными, они должны пройти всё соответствующее обучение и проверки, необходимые для работы на вертолёт(ах), за исключением начальной подготовки, прежде чем считаться соответствовать настоящим Правилам; или
 - (c) если они не выполняли коммерческие полёты на вертолётах более 5 лет, они должны пройти курс начальной подготовки и сдать соответствующий экзамен, как требуется в Приложении V, прежде чем будут признаны соответствующими настоящим Правилам.
4. Свидетельства бортпроводников, соответствующие формату, изложенному в Приложении VI, должны быть выданы всем бортпроводникам, участвующим в коммерческих операциях с вертолётными.

Статья 11б – Возможности надзора

1. Государство должно назначить одну или несколько организаций в качестве компетентного органа в этом государстве с необходимыми полномочиями и распределёнными обязанностями по сертификации и надзору за лицами и организациями, подпадающими под Авиационных правил и правил их применения.
2. Если государство назначает более одного субъекта в качестве компетентного органа:
 - (a) области компетенции каждого компетентного органа должны быть чётко определены с точки зрения ответственности и географических ограничений;
 - (b) между этими организациями должна быть установлена координация для обеспечения эффективного надзора за всеми организациями и лицами, в пределах их соответствующих полномочий.
3. Государство должны гарантировать, что компетентный (ые) орган (ы) имеет / обладает необходимыми возможностями для обеспечения надзора за всеми лицами и организациями, охваченными их программой надзора, включая достаточные ресурсы для выполнения требований настоящих Правил.
4. Государство должно гарантировать, что персонал компетентных органов не будет осуществлять надзорную деятельность, если есть доказательства того, что это может прямо

или косвенно привести к конфликту интересов, в частности, когда это касается семейных или финансовых интересов.

5. Персонал, уполномоченный ОГА для выполнения задач по сертификации и/или надзору, должен быть уполномочен выполнять как минимум следующие задачи:
 - (a) изучать записи, данные, процедуры и любые другие материалы, относящиеся к выполнению задачи по сертификации и / или надзору;
 - (b) делать копии или выдержки из таких записей, данных, процедур и других материалов;
 - (c) попросить устное объяснение на месте;
 - (d) входить в соответствующие помещения, производственные площадки или транспортные средства;
 - (e) проводить аудиты, расследования, оценки и инспекции, включая инспекции на перроне и внеплановые инспекции; а также
 - (f) принимать или инициировать принудительные меры в зависимости от обстоятельств.
6. Задачи, указанные в параграфе 5, должны выполняться в соответствии с положениями законодательства государства.

Статья 11с – Переходные меры

Полномочный орган:

- (a) до **1 июля 2023** должен пересмотреть все записи, относящиеся к надзору за организациями, которые проводят обучение для получения свидетельства пилотов в соответствии с настоящими правилами;
- (b) до **31 декабря 2023** завершить процессы сертификации, начатые до вступления в силу данных правил, и выдать сертификат организациям и свидетельства персонала, в соответствии с этими правилами.

Статья 12 – Вступление в силу и применение

1. Настоящие Правила вступают в силу после его публикации.

[Часть-FCL]

Подраздел А
Общие положения

FCL.001. ОГА

Для целей настоящей Части ОГА должен являться назначаемый государством орган, в который лицо обращается с заявлением о выдаче свидетельства пилота или соответствующих квалификационных отметок или сертификатов.

FCL.005 Сфера применения

Настоящая Часть устанавливает требования к выдаче свидетельства пилота и соответствующих квалификационных отметок и сертификатов, а также условия их действительности и применения.

FCL.010 Определения

Для целей настоящего Приложения (Часть-FCL) применяются следующие определения:

Под термином "доступный" понимается, что устройство может использоваться:

- утвержденной учебной организацией (АТО), в рамках которой проводится курс обучения на присвоение квалификационной отметки типа или класса; или
- экзаменатором, проводящим оценку компетенции, проверку квалификации или проверку уровня профессиональной подготовки в целях оценивания, тестирования или проверки.

Под термином "полет с выполнением фигур высшего пилотажа" понимается преднамеренное маневрирование в форме резкого изменения пространственного положения воздушного судна, неестественное пространственное положение или неестественное ускорение, которые не являются необходимыми для обычного полета или для инструктажа относительно свидетельства, сертификатов или квалификационных отметок, за исключением квалификационной отметки, связанной с высшим пилотажем.

Под термином "самолет" понимается приводимое в движение двигателем воздушное судно тяжелее воздуха с неизменяемой геометрией крыла, на котором при движении образуется аэродинамическая подъемная сила.

Под термином "самолет, для управления которым требуется второй пилот" понимается тип самолета, для управления которого согласно руководству по летной эксплуатации воздушного судна или сертификату эксплуатанта требуется второй пилот.

Под термином "обучение предупреждению режима сваливания и восстановлению самолета из режима сваливания" (UPRT) понимается обучение, состоящее из:

- обучения предупреждению режима сваливания: сочетание теоретических знаний и летной подготовки в целях обеспечения летного экипажа необходимыми профессиональными знаниями по предупреждению сваливания самолета; и

- обучения восстановлению самолета из режима сваливания: сочетание теоретических знаний и летной подготовки в целях обеспечения летного экипажа необходимыми профессиональными знаниями по восстановлению самолета из режима сваливания.

Под термином "воздушное судно" понимается любой летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли.

Под термином "летное мастерство" понимается согласованное применение умственных способностей и высокоразвитых знаний, навыков и взглядов для достижения целей в рамках полета.

Под термином **"дирижабль"** понимается воздушное судно легче воздуха с силовым приводом, за исключением термодирижаблей, которые рассматриваются в качестве аэростатов.

Под термином **"применимый FSTD"** понимается любой летный тренажер имитации полета (FSTD), который может использоваться оператором FSTD или потребителем, вне зависимости от каких-либо временных обстоятельств.

Под термином **"угловой режим"** понимается осуществление захода на посадку по приборам, при котором максимально допустимая ошибка/максимально допустимое отклонение от линии заданного пути выражается через отклонение стрелок на индикаторе бокового отклонения (CDI) или на эквивалентном приборе в кабине пилота.

Под термином **"оценка компетенции"** понимается демонстрация навыков, знаний и отношения для первоначальной выдачи, повторного подтверждения и продления сертификата инструктора или экзаменатора.

Под термином **"аэростат"** понимается воздушное судно легче воздуха, которое не приводится в движение двигателем и которое поддерживается в воздухе благодаря использованию газа или находящегося на борту нагревательного прибора. Для целей настоящей Части термодирижабль, несмотря на то что он приводится в движение двигателем, также считается аэростатом.

Под термином **"категория воздушного судна"** понимается категоризация воздушных судов в соответствии с установленными основными характеристиками, например, самолет, воздушное судно с энергетической системой увеличения подъемной силы, вертолет, дирижабль, планер, свободный аэростат.

Под термином **"класс самолета"** понимается категоризация самолетов с одним пилотом, в отношении которых не требуется квалификационная отметка типа.

Под термином **"коммерческая воздушная перевозка"** понимается перевозка пассажиров, груза или почты за плату или по найму.

Под термином **"профессиональная компетенция"** понимается сочетание навыков, знаний и взглядов, необходимых для выполнения задачи согласно предусмотренному стандарту.

Под термином **"элемент компетенции"** понимается действие, которое представляет собой задачу с исходным и заключительным событием, которые четко определяют ее пределы, и с наблюдаемым результатом.

Под термином **"единица компетенции"** понимается дискретная функция, состоящая из ряда элементов компетенции.

Под термином **"второй пилот"** понимается не являющийся командиром воздушного судна пилот на воздушном судне, для управления которым требуется более одного пилота, за исключением пилота, который находится на борту воздушного судна с единственной целью получения летной подготовки для свидетельства или квалификационной отметки.

Под термином **"маршрутный полет"** понимается полет между пунктом отправления и пунктом прибытия согласно предварительно запланированному маршруту с использованием стандартных методов навигации.

Под термином **"сменный пилот на крейсерском этапе полета"** понимается пилот, который освобождает второго пилота от его/ее обязанностей за штурвалом во время крейсерского этапа полета при выполнении полета выше FL 200 несколькими летчиками.

Под термином **"время обучения с инструктором"** понимается летное время или время наземной тренировки по приборам, во время которых лицо получает летную подготовку от уполномоченного должным образом инструктора.

Под термином **"ошибка"** понимается действие или бездействие летного экипажа, которые приводят к отступлению от организационных или полетных целей или ожиданий.

Под термином **"нейтрализация ошибок"** подразумевается процесс обнаружения и реагирования на ошибки путем принятия ответных мер, которые уменьшают или исключают последствия ошибок, а также смягчают возможные ошибки или нежелательные переменные

состояния воздушного судна.

Под термином "**комплексный пилотажный тренажер (FFS)**" понимается точная копия в масштабе 1:1 кабины пилота определенного типа или марки, модели и серии воздушного судна, включая комплекс всего оборудования и компьютерных программ, необходимых для функционирования воздушного судна на земле и в воздухе, систему визуализации, которая обеспечивает соответствующую панораму снаружи кабины пилота, а также систему имитации действующих сил.

Под термином "**полетное время**":

в отношении самолетов, туристических мотопланеров и воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы понимается общее время с момента, когда воздушное судно начинает движение в целях взлета, и до момента, когда оно прекращает движение в конце полета;

в отношении вертолетов понимается общее время с момента, когда лопасти несущего винта вертолета начинают вращение, и до момента, когда вертолет прекращает движение в конце полета, а лопасти несущего винта прекращают вращаться;

в отношении дирижаблей понимается общее время с момента, когда дирижабль отсоединяется от мачты в целях взлета, и до момента, когда дирижабль прекращает движение в конце полета и вновь крепиться к мачте.

Под термином "**время полета по правилам полета по приборам (IFR)**" понимается все время полета, в течение которого воздушное судно эксплуатировалось по правилам полета по приборам.

Под термином "**летный тренажер**" (FTD) понимается точная копия в масштабе 1:1 инструментов, оборудования, панелей и системы управления определенного типа воздушного судна на открытой площади кабины пилота или в закрытой кабине пилота воздушного судна, включая комплекс всего оборудования и компьютерных программ, необходимых для функционирования воздушного судна на земле и в воздухе, в объеме установленных в тренажере систем. В тренажере не требуется система имитации действующих сил или система визуализации, за исключением FTD вертолета уровней 2 и 3, для которых требуется наличие систем визуализации.

Под термином "**тренажер для отработки техники пилотирования и навигации**" (FNPT) понимается тренажер, который имитирует кабину пилота или оборудование кабины пилота, в том числе комплекс оборудования и компьютерных программ, необходимых для того, чтобы воссоздать действия типа или класса воздушного судна в полете в той мере, в какой системы будут функционировать как на воздушном судне.

Под термином "**полет исключительно по приборам**" понимается, что пилоты управляют воздушным судном без каких-либо внешних визуальных ориентиров, в имитируемых или фактически инструментальных метеорологических условиях (IMC).

Под термином "**вертолет**" понимается воздушное судно тяжелее воздуха, поддерживаемое в воздухе главным образом благодаря воздействию воздуха на один или несколько несущих винтов с приводом от двигателя преимущественно на ординатах.

Под термином "**время полета по приборам**" понимается время, в течение которого пилот управляет воздушным судном исключительно по приборам.

Под термином "**время наземной тренировки по приборам**" понимается время, в течение которого пилот отрабатывает имитируемый полет по приборам на тренажерном устройстве имитации полета (FSTD).

Под термином "**приборное время**" понимается время полета по приборам или время наземной тренировки по приборам.

Под термином "**линейный режим**" понимается осуществление захода на посадку по приборам, при котором максимально допустимая ошибка/максимально допустимое отклонение от линии заданного пути выражается в единицах длины, например в морских милях, при боковом отклонении.

Под термином **"трассовый полет под руководством (LIFUS)"** понимается трассовый полет после прохождения утвержденного курса обучения на присвоение квалификационной отметки типа без учебных полетов или трассовый полет, требуемый отчетом о данных эксплуатационной пригодности (OSD).

Под термином **"LNAV"** понимается боковая навигация.

Под термином **"LPV"** понимаются характеристики с вертикальным наведением.

Под термином **"пилотирование несколькими пилотами"**:

в отношении самолетов понимается пилотирование, требующее наличия как минимум двух пилотов при взаимодействии между членами экипажа на самолетах с несколькими или с одним пилотом;

в отношении вертолетов понимается пилотирование, требующее наличия как минимум двух пилотов при взаимодействии между членами экипажа на вертолетах с несколькими пилотами.

Под термином **"взаимодействие между членами экипажа"** (MCC) понимается функционирование летного экипажа как единой команды взаимодействующих друг с другом членов под руководством командира воздушного судна.

Под термином **"воздушное судно с несколькими пилотами"**:

в отношении самолетов понимаются самолеты, сертифицированные для выполнения полетов с минимальным составом экипажа, включающим в себя, по крайней мере, двух пилотов;

в отношении вертолетов, дирижаблей и воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы, понимается тип воздушного судна, который должен пилотироваться при участии второго пилота согласно летному руководству, или сертификату эксплуатанта, или эквивалентному документу.

Под термином **"ночь"** понимается период времени между окончанием вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек или другой такой период между заходом и восходом солнца, который может быть установлен соответствующим органом.

Под термином **"OSD"** понимаются данные эксплуатационной пригодности.

Под термином **"другие тренажеры"** (OTD) понимается учебно-тренировочное оборудование, отличное от FSTDs, которое обеспечивает возможность проведения подготовки, когда не требуется имитация полной компоновки кабины экипажа.

Под термином **"навигация на основе эксплуатационных характеристик (PBN)"** понимается зональная навигация на основе эксплуатационных требований, предъявляемых к воздушным судам, эксплуатируемым на маршруте ATS, в рамках схемы захода на посадку по приборам или в обозначенном воздушном пространстве.

Под термином **"критерии выполнения"** понимается простое, оценочное утверждение о необходимом результате элемента компетенции и описание критериев, используемых для определения достижения требуемого уровня выполнения.

Под термином **"первый пилот (PIC)"** понимается пилот, назначенный в качестве командира воздушного судна и ответственный за безопасное выполнение полета.

Под термином **"первый пилот под руководством (PICUS)"** понимается второй пилот, выполняющий под руководством первого пилота обязанности и функции первого пилота.

Под термином **"воздушное судно с энергетической системой увеличения подъемной силы"** понимается любое воздушное судно, производящее вертикальный подъем и продвижение/подъем в воздухе благодаря несущему винту изменяемой геометрии или двигателю/двигательной установке, закрепленным на или входящим в состав фюзеляжа или крыльев.

Под термином **"мотопланер"** понимается планер, оборудованный одним или несколькими двигателями и обладающий характеристиками планера при неработающих двигателях.

Под термином **"частный пилот"** понимается пилот, обладающий свидетельством, которая запрещает пилотировать воздушное судно за вознаграждение, за исключением деятельности, связанной с подготовкой и экзаменами согласно настоящей Части.

Под термином **"проверка уровня профессиональной подготовки"** понимается демонстрация навыков для повторного подтверждения или возобновления квалификационных отметок или привилегий, включая требуемый устный экзамен.

Под термином **"возобновление"** (например, квалификационной отметки или сертификата) понимается административное действие, выполняемое по истечении срока действия квалификационной отметки или сертификата в целях возобновления привилегий квалификационной отметки или сертификата на последующий определенный период при выполнении специальных требований.

Под термином **"продление срока действия"** (например, квалификационной отметки или сертификата) понимается административное действие, выполняемое в течение срока действия квалификационной отметки или сертификата, которое позволяет владельцу продолжить осуществлять обязанности квалификационной отметки или сертификата на последующий определенный период при выполнении специальных требований.

Под термином **"RNP APCH"** понимается спецификация PBN, используемая для захода на посадку по приборам.

Под термином **"RNP APCH с использованием минимума LNAV"** понимается 2D-схема захода на посадку, при которой боковое наведение основывается на определении положения GNSS.

Под термином **"RNP APCH с использованием минимума LNAV/VNAV"** понимается 3D-схема захода на посадку, при которой боковое наведение основывается на определении положения GNSS, а вертикальное наведение осуществляется посредством функции барометрической вертикальной навигации (Baro VNAV) или посредством определения положения GNSS, включая SBAS.

Под термином **"RNP APCH с использованием минимума LPV"** понимается 3D-схема захода на посадку, при которой боковое и вертикальное наведение основывается на определении положения GNSS, включая SBAS.

Под термином **"RNP AR APCH"** понимается используемая для захода на посадку по приборам навигационная спецификация, требующая специального утверждения.

Под термином **"сектор маршрута"** понимается полет, включающий в себя взлет, начало полета, крейсерский режим не менее 15 минут, прибытие, заход на посадку и приземление.

Под термином **"планер"** понимается воздушное судно тяжелее воздуха, поддерживаемое в полете за счет аэродинамической подъемной силы, создаваемой на неподвижном крыле, при этом его свободный полет не зависит от двигателя.

Под термином **"воздушное судно с одним пилотом"** понимается воздушное судно, сертифицированное для полетов под управлением одного пилота.

Под термином **"практический экзамен"** понимается демонстрация знаний и навыков, необходимых для получения свидетельства или квалификационной отметки, включая необходимый устный экзамен.

Под термином **"время самостоятельного полета"** понимается время, в течение которого пилот-студент является единственным лицом на борту воздушного судна.

Под термином **"первый пилот-студент (SPIC)"** понимается пилот-студент, действующий в качестве первого пилота в полете с инструктором, когда последний только наблюдает за действиями пилота-студента и не влияет на полет воздушного судна и не контролирует его.

Под термином **"угроза"** понимаются события или ошибки, которые находятся за пределами влияния летного экипажа, повышают сложность летной эксплуатации и которыми необходимо управлять для поддержания допустимого уровня безопасности.

Под термином **"управление угрозами"** понимается процесс обнаружения и реагирования на угрозы посредством принятия контрмер, которые уменьшают или устраняют последствия угроз, снижают вероятность возникновения ошибок или нежелательных переменных состояний воздушного судна.

Под термином **"трехмерная (3D) схема захода на посадку по приборам"** понимается

заход на посадку по приборам с использованием бокового и вертикального навигационного наведения.

Под термином **"туристический мотопланер (TMG)"** понимается, определенный класс мотопланеров, имеющий в своей конфигурации неубирающийся двигатель и винт. Он должен быть в состоянии взлетать и набирать высоту при помощи собственной силовой установки согласно его летному руководству.

Под термином **"двухмерная (2D) схема захода на посадку по приборам"** понимается заход на посадку по приборам с использованием только бокового навигационного наведения.

Под термином **"тип воздушного судна"** понимается категоризация воздушных судов, для которой требуется квалификационная отметка типа согласно данным о пригодности к эксплуатации и которая включает в себя все воздушные суда одной и той же основной конструкции, в том числе все модификации, за исключением тех, которые ведут к изменению пилотажных или летных характеристик.

Под термином **"перечень удостоверяющих записей в квалификационной отметке типа и свидетельства"** понимается перечень, публикуемый ОГА на основе результата оценки OSD и содержащий классы самолетов и типы воздушных судов в целях освидетельствования летного экипажа.

Под термином **"VNAV"** понимается вертикальная аэронавигация.

Под термином **"оператор по обучению на основе фактических данных (ЕВТ)"** понимается организация, которая обладает сертификатом эксплуатанта (АОС) и которая реализовала программу ЕВТ, утвержденную ОГА, в соответствии с положениями настоящих Правил.

Под термином **"практическая оценка ЕВТ"** понимается метод оценки эффективности, который служит для проверки комплексных характеристик сферы ответственности. Это происходит в моделируемой или эксплуатационной среде.

Под термином **"программа ЕВТ"** понимается программа оценки и обучения пилота в 2.

Под термином **"смешанная программа ЕВТ"** понимается программа оператора по переподготовке и проверке, часть которой посвящена применению ЕВТ, но которая не заменяет проверки уровня профессиональной подготовки, предусмотренные в [Дополнении 9](#) к настоящему Приложению.

FCL.015 Заявление и выдача, продление срока действия и возобновление свидетельства, квалификационных отметок и сертификатов

(а) Заявление о выдаче, продлении срока действия или возобновлении свидетельства пилота и соответствующих квалификационных отметок и сертификатов, а также любых изменений к ним подается ОГА в форме и способом, установленным указанным органом. К заявлению должны прилагаться свидетельства того, что заявители соблюдают требования о выдаче, продлении срока действия или возобновлении свидетельства или сертификата, а также соответствующих квалификационных отметок или полномочий, установленные в настоящем Приложении (Часть-FCL) или в [Приложении IV](#) (Часть-MED).

(б) Если в настоящих Правилах не указано иное, любые ограничения или продления привилегий, предоставленных свидетельства, квалификационной отметкой или сертификатом, должны быть внесены ОГА в свидетельство или сертификат.

(с) Лицо не должно обладать более чем одним свидетельством на категорию воздушного судна, выданной в соответствии с настоящей Частью.

(д) Владелец свидетельства должен подавать заявления в соответствии с [параграфом \(а\)](#) ОГА, назначенному государством, в котором его или ее свидетельство была выдана в соответствии с настоящим Приложением.

(е) Владелец свидетельства, выданной в соответствии с настоящим Приложением (Часть-FCL), может обратиться в ОГА, с просьбой о смене компетентного органа в отношении всех имеющихся свидетельства, как указано в [параграфе \(d\)](#).

(f) Для выдачи свидетельства, квалификационной отметки или сертификата заявитель должен подать заявление не позднее чем через 6 месяцев после успешного прохождения проверки квалификации или оценки компетентности.

(g) Обучение, пройденное на воздушном судне или на FSTDs, должно учитываться в отношении требований к опыту и продлению срока действия согласно настоящему Приложению (Часть-FCL).

FCL.020 Пилот-студент

(a) Пилот-студент не должен совершать полет самостоятельно за исключением случаев, когда он уполномочен на это и его действиями руководит летчик-инструктор.

(b) До осуществления первого самостоятельного полета пилоту-студенту должно исполниться как минимум 16 лет.

FCL.025 Экзамены на знание теории для выдачи свидетельства и квалификационных отметок

(a) Обязанности заявителя

(1) Заявители должны сдать все экзамены на знание теории для получения, определенного свидетельства или квалификационной отметки под юрисдикцией компетентного органа того же государства-члена ЕС.

(2) Заявители должны сдать только экзамен на знание теории, если это рекомендовано заявленной учебной организацией (DTO) или утвержденной организацией по подготовке пилотов (ATO), ответственной за их обучение, сразу после того, как они на удовлетворительном уровне прошли соответствующие теоретические элементы курса подготовки.

(3) Рекомендация DTO или ATO действительна в течение 12 месяцев. Если заявитель в течение указанного периода не попытался сдать хотя бы одну экзаменационную работу на знание теории, необходимость в дальнейшей подготовке должна определяться DTO или ATO на основании потребностей заявителя.

(b) Критерии оценки

(1) Экзаменационная работа на знание теории считается сданной, если заявитель набрал как минимум 75% баллов, которые можно получить за указанную работу. Система штрафных баллов не применяется.

(2) Если иное не предусмотрено в настоящей Части, заявитель успешно проходит необходимый экзамен на знание теории для соответствующей летной свидетельства или квалификационной отметки, если он/она сдают все необходимые экзаменационные работы на знание теории в течение 18 месяцев, исчисляемых с момента окончания календарного месяца, когда заявитель предпринял первую попытку сдать экзамен.

(3) Если заявитель на сдачу экзамена на знание теории для ATPPL или на выдачу свидетельства пилота коммерческой авиации (CPL), квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам (IR) или квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам на маршруте (EIR) не сдал одну из экзаменационных работ на знание теории после четырех попыток или не смог сдать все работы в течение шести попыток или в течение срока, указанного в [пункте \(b\)\(2\)](#), он/она должен пересдать все экзаменационные работы на знание теории.

(4) Если заявители на выдачу свидетельства пилота легкого воздушного судна (LAPL) или свидетельства частного пилота (PPL) не сдали одну из экзаменационных работ на знание теории после четырех попыток или не смогли сдать все работы в течение срока, указанного в [пункте \(b\)\(2\)](#), они должны пересдать все экзаменационные работы на знание теории.

(5) До пересдачи экзаменов на знание теории заявители должны пройти дополнительную подготовку в DTO или ATO. Необходимые степень и объем подготовки должны определяться DTO или ATO на основании потребностей заявителей.

(c) Срок действия

(1) Успешное завершение экзаменов на знание теории остается действительным:

(i) в отношении выдачи свидетельства пилота легкого воздушного судна или свидетельства

частного пилота в течение 24 месяцев;

(ii) в отношении выдачи свидетельства пилота гражданской авиации, квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам (IR) или квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам на маршруте (EIR), в течение 36 месяцев;

(iii) сроки, указанные в (i) и (ii) должны исчисляться с момента, когда пилот успешно сдал экзамены на знание теории в соответствии с [пунктом \(b\)\(2\)](#).

(2) Завершение теоретических экзаменов для свидетельства линейного пилота авиакомпании (ATPL) сохраняет юридическую силу относительно выдачи ATPL в течение 7 лет с последнего срока действия:

(i) IR, внесенной в свидетельство; или

(ii) в том, что касается вертолетов, квалификационной отметки типа вертолета, внесенной в свидетельство.

FCL.030 Практический экзамен

(a) До сдачи практического экзамена для выдачи свидетельства, квалификационной отметки или сертификата, заявитель должен сдать необходимый экзамен на знание теории, кроме случаев, когда заявитель окончил курс интегрированной летной подготовки.

В любом случае, прежде чем сдавать практический экзамен, необходимо пройти теоретическое обучение.

(b) За исключением выдачи свидетельства линейного пилота авиакомпании заявитель, который намерен сдать практический экзамен, должен после завершения обучения получить соответствующую рекомендацию для сдачи экзамена от организации/лица, ответственного за проведение подготовки. Экзаменатору должны быть доступны карточки учета подготовки.

FCL.035 Зачет полетного времени и теоретических знаний

(a) Зачет полетного времени

(1) Если в настоящей Части не установлено иное, полетное время, которое должно засчитываться для свидетельства, квалификационной отметки или сертификата, должно быть получено при выполнении полетов на той же самой категории воздушного судна, для которой требуется свидетельство, квалификационная отметка или сертификат.

(2) PIC или пилот, проходящий обучение.

(i) Заявителю на получение свидетельства, квалификационной отметки или сертификата засчитывается все полетное время, совершенное самостоятельно, время обучения с инструктором или полетное время PIC относительно общего полетного времени, необходимого для свидетельства, квалификационной отметки или сертификата.

(ii) Лица, окончившие интегрированный курс подготовки ATP, имеют право на зачет до 50 часов времени тренировки по приборам в качестве командира воздушного судна относительно времени PIC, которое требуется для выдачи свидетельства линейного пилота авиакомпании, свидетельства пилота гражданской авиации и квалификационной отметки типа или класса многомоторных самолетов.

(iii) Лица, окончившие интегрированный курс подготовки CPL/IR, имеют право на зачет до 50 часов времени тренировки по приборам в качестве командира воздушного судна относительно времени PIC, которое требуется для выдачи свидетельства пилота гражданской авиации и квалификационной отметки типа или класса многомоторных самолетов.

(3) Полетное время в качестве второго пилота или PICUS. Если в настоящей Части не установлено иное, владелец свидетельства пилота, выполняющий функцию второго пилота или PICUS, имеет право на зачет всего времени в качестве второго пилота относительно общего полетного времени, требуемого для свидетельства пилота более высокого уровня.

(4) Все часы налета на самолетах или TMGs, на которые распространяется решение государства-члена ЕС в соответствии с [пунктами \(a\) или \(c\) Статьи 2\(8\)](#) Регламента (ЕС) 2018/1139 или которые подпадают под действие Приложения I к указанному Регламенту, должны полностью засчитываться относительно выполнения требований к полетному времени согласно [пункту](#)

[FCL.140.A\(a\)\(1\)](#) и [пункту FCL.740.A\(b\)\(1\)\(ii\)](#) настоящего Приложения при условии соблюдения следующих требований:

(i) соответствующий самолет или TMG относятся к той же категории и классу, что и воздушное судно Части-FCL, в отношении которого должны быть зачтены часы налета;

(ii) в случае учебных полетов с инструктором используемый самолет или TMG подпадают под разрешение, указанное в [пункте ORA.ATO.135](#) Приложения VII (Часть-ORA) или [пункте DTO.GEN.240](#) Приложения VIII (Часть-DTO).

(b) Зачет теоретических знаний

(1) Заявителю, который сдал экзамен на знание теории для получения свидетельства линейного пилота авиакомпании, это засчитывается в счет требований относительно теоретических знаний для свидетельства пилота легкого воздушного судна, свидетельства частного пилота, свидетельства пилота гражданской авиации и, за исключением вертолетов, IR и EIR той же самой категории воздушного судна.

(2) Заявителю, который сдал экзамен на знание теории для свидетельства пилота гражданской авиации, это засчитывается в счет требования относительно теоретических знаний для свидетельства пилота легкого воздушного судна или свидетельства частного пилота в той же самой категории воздушных судов.

(3) Владельцу IR или заявителю, сдавшему экзамен на знание теории для категории воздушного судна, это полностью засчитывается в счет требований относительно теоретической подготовки и экзамена для IR в другой категории воздушных судов.

(4) Владельцу свидетельства пилота засчитывается свидетельство в другой категории воздушных судов в соответствии с [Дополнением 1](#) к настоящей Части в счет требований относительно теоретической подготовки и экзамена.

(5) Безотносительно [пункта \(b\)\(3\)](#) владельцу IR(A), который закончил модульный курс IR(A) на основе компетентностного подхода, или владельцу EIR это засчитывается в полном объеме в счет требований относительно теоретической подготовки и экзамена для IR в другой категории воздушных судов, если они также прошли теоретическую подготовку и сдали экзамен на знание теории для части IFR курса, который требуется в соответствии с [FCL.720.A.\(a\)\(2\)\(ii\)\(A\)](#).

Указанный зачет также применяется к заявителям на получение свидетельства пилота, которые уже успешно сдали экзамены на знание теории для выдачи, указанной свидетельства в другой категории воздушных судов, в течение срока действия, установленного в [FCL.025\(c\)](#).

FCL.040 Осуществление предусмотренных свидетельством привилегий

Осуществление привилегий, предоставленных свидетельством, зависит от действительности содержащихся в ней квалификационных отметок, при необходимости, и действительности медицинского сертификата, соответствующего применяемым привилегиям.

FCL.045 Обязанность иметь при себе и предъявлять документы

(a) Пилот при осуществлении им привилегий, предусмотренных свидетельством, всегда должен иметь при себе действующее свидетельство и действительный медицинский сертификат.

(b) Пилот также должен иметь при себе документ, удостоверяющий личность, с фотографией.

(c) Пилот или пилот-студент должны по требованию уполномоченного представителя компетентного органа безотлагательно предъявлять для проверки сведения относительно своего полетного времени.

(d) Пилот-студент должен иметь при себе подтверждающие данные обо всех самостоятельных маршрутных полетах для разрешения, требуемого согласно [FCL.020\(a\)](#).

(e) Пилот, который намерен совершать полеты за пределы территории на воздушном судне, зарегистрированном в государстве, которое выдало свидетельство летного экипажа, должен иметь при себе в напечатанном или электронном виде последнее издание дополнения ICAO, которое включает в себя ссылку на регистрационный номер ICAO соглашения, которое признает автоматическую проверку свидетельства, а также перечень государств, которые являются

сторонами в указанном соглашении.

FCL.050 Учет полетного времени

Пилот должен вести достоверных учет деталей всех произведенных полетов в форме и способом, установленным ОГА.

FCL.055 Языковая подготовка

(а) Общие положения. Пилоты самолетов, вертолетов, воздушных судов вертикального взлета и посадки, а также дирижаблей, которые должны использовать радиотелефоны, могут осуществлять обязанности, предусмотренные их свидетельством и квалификационными отметками только тогда, когда в их свидетельствах будет сделана запись о языковой подготовке либо на английском языке, либо на языке, используемом для радиообмена во время полета. В записи следует указать язык, уровень подготовки и дату срока действия; она должна быть получена в соответствии с процедурой, установленной ОГА. Минимально допустимым уровнем владения языком является оперативный уровень (Уровень 4) в соответствии с [Дополнением 2](#) к настоящему Приложению.

(б) Заявитель на получение записи о языковой подготовке должен в соответствии с [Дополнением 2](#) к настоящему Приложению продемонстрировать как минимум оперативный уровень языковой подготовки, как в использовании фразеологии, так и в использовании обычного языка эксперта, сертифицированному ОГА, или органу по тестированию уровня владения иностранным языком, утвержденному ОГА, при необходимости. Для этого заявитель должен продемонстрировать способности в следующем:

(1) эффективно общаться во время акустического контакта, а также при личном общении;

(2) четко и ясно общаться на общие темы и темы, связанные с профессиональными обязанностями;

(3) использовать соответствующие коммуникативные стратегии для обмена сообщениями, а также для распознавания и урегулирования разногласий в общем или в профессиональном контексте;

(4) успешно решать сложные лингвистические проблемы, возникшие в результате осложнений или неожиданного поворота событий, которые происходят в контексте обычной рабочей ситуации или коммуникативной задачи, с которыми они, так или иначе, знакомы; и

(5) использовать при общении диалект или акцент, понятный авиационному сообществу.

(с) За исключением пилотов, которые продемонстрировали языковую подготовку на уровне экспертов (уровень 6), в соответствии с [Дополнением 2](#) к настоящему Приложению запись о языковой подготовке должна пересматриваться:

(1) каждые 4 года, если продемонстрирован оперативный уровень подготовки (уровень 4); или

(2) каждые 6 лет, если продемонстрирован повышенный уровень подготовки (уровень 5).

(d) Особые требования для владельцев квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам (IR) или квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам на маршруте (EIR). Без ущерба вышеуказанным пунктам владельцы IR или EIR должны продемонстрировать способность применять английский язык на соответствующем уровне владения языком, определенном в [Дополнении 2](#) к настоящему Приложению.

(е) Демонстрация языковой подготовки и применения английского языка для владельцев IR или EIR должна быть выполнена путем метода оценки, установленного ОГА.

FCL.060 Недавний опыт

а) Воздушные шары. Пилот не должен управлять воздушным шаром в коммерческих воздушных перевозках или перевозить пассажиров, если он / она не завершил в предыдущие 180 дней:

1) не менее 3 полетов в качестве пилота на воздушном шаре, из которых не менее 1 должен быть на воздушном шаре соответствующего класса и группы; или

2) 1 полет в соответствующем классе и группе воздушных шаров под руководством инструктора, квалифицированного в соответствии с подразделом J.

(b) Самолеты, вертолеты, самолеты с энергетической системой увеличения подъемной силы и дирижабли. Пилот не должен эксплуатировать воздушное судно в коммерческих воздушных перевозках или перевозках пассажиров:

(1) в качестве PIC или второго пилота только в том случае, если он/она за предшествующие 90 дней осуществили как минимум три взлета, захода на посадку и посадки на воздушном судне того же типа или класса или на FFS для указанного типа или класса. Три взлета и посадки должны быть выполнены при пилотировании воздушного судна с несколькими членами экипажа или с одним пилотом в зависимости от привилегий, которыми обладает пилот; и

(2) в качестве PIC в ночное время только в том случае, если он/она:

(i) осуществили за предшествующие 90 дней как минимум один взлет, заход на посадку и посадку в ночное время в качестве пилота, управляющего воздушным судном того же типа или класса или на FFS для указанного типа или класса; или

(ii) являются обладателем IR;

(3) в качестве сменного пилота на крейсерском этапе полета только в том случае, если он/она:

(i) выполнили требования [пункта \(b\)\(1\)](#); или

(ii) осуществили за предшествующие 90 дней как минимум три отрезка на маршруте в качестве сменного пилота на крейсерском этапе на воздушном судне того же типа или класса; или

(iii) с периодичностью, не превышающей 90 дней, прошли подготовку на FFS в целях сохранения и повышения уровня своего летного мастерства. Указанное повышение квалификации может объединяться с повышением квалификации оператора согласно соответствующим требованиям Части-ORO.

(4) Если пилот обладает привилегией на пилотирование нескольких типов самолетов со сходными пилотажными и эксплуатационными характеристиками, требуемые в [пункте \(1\)](#) три взлета, захода на посадку и посадки могут выполняться согласно данным о пригодности к эксплуатации.

(5) Если пилот обладает привилегией на пилотирование нескольких технически несложных вертолетов со сходными пилотажными и эксплуатационными характеристиками согласно данным о пригодности к эксплуатации, , требуемые в [пункте \(1\)](#) три взлета, захода на посадку и посадки могут выполняться только на одном из указанных типов при условии, что пилот в течение шести предшествующих месяцев как минимум два часа летал на каждом из типов вертолета.

(c) Особые требования для коммерческих воздушных перевозок:

(1) В том, что касается коммерческих воздушных перевозок, период в 90 дней, указанный выше в [подпараграфах \(b\)\(1\) и \(2\)](#), может быть продлен максимум до 120 дней при условии, что пилот выполняет трассовые полеты под руководством инструктора, присваивающего квалификационную отметку, или экзаменатора.

(2) В случае если пилот не соблюдает требование [пункта \(1\)](#), он/она должны выполнить тренировочный полет с инструктором, квалифицированным в соответствии с [Подразделом J](#), в целях инструктирования относительно данного типа воздушного судна. Тренировочный полет должен выполняться на воздушном судне или на FFS используемого типа воздушного судна и должен включать в себя как минимум требования, указанные в [пунктах \(b\)\(1\) и \(2\)](#), до осуществления пилотом своих привилегий.

FCL.065 Ограничение привилегий обладателей свидетельства в возрасте 60 лет и старше в коммерческих воздушных перевозках

(a) Возраст 60-64 года. Самолеты и вертолеты. Обладатель свидетельства пилота, достигший шестидесятилетнего возраста, не должен выполнять функции пилота воздушного судна, задействованного в коммерческих воздушных перевозках, кроме случаев, когда он является членом команды, состоящей из нескольких пилотов.

(b) Возраст 65 лет. Владельцы свидетельства пилота, которые достигли шестидесятипятилетнего возраста, не должны выполнять функции пилота воздушного судна, задействованного в коммерческих воздушных перевозках.

FCL.070 Отмена, приостановление действия и ограничение свидетельства, квалификационных отметок и сертификатов

(a) Свидетельства, квалификационные отметки и сертификаты, выданные в соответствии с настоящей Частью, могут быть ограничены, приостановлены или отменены ОГА, если пилот не соблюдает требования настоящей Части, Части-Medical или применяемым эксплуатационные требования, в соответствии с условиями и процедурами, установленными в Части-ARA.

(b) Если свидетельство пилота была приостановлена или отменена, он/она должны незамедлительно вернуть свидетельство или сертификат в ОГА.

Подраздел В Свидетельство пилота легкого воздушного судна - LAPL

Раздел 1 Общие требования

FCL.100 LAPL - Минимальный возраст

Заявителю на получение LAPL в отношении самолетов или вертолетов должно исполниться по меньшей мере 17 лет.

FCL.105 LAPL - Обязанности и условия

(a) Общие положения. Владелец LAPL имеет право осуществлять полеты в качестве PIC на воздушных судах соответствующей категории без получения вознаграждения.

(b) Условия. Заявители на получение LAPL на практическом экзамене должны выполнить требования для соответствующей категории воздушных судов и, при необходимости, для класса или типа воздушного судна.

FCL.110 LAPL - Зачет для той же самой категории воздушных судов

(a) Заявителю на получение LAPL, который является обладателем другой свидетельства в той же самой категории воздушных судов, это засчитывается в полном объеме относительно требований LAPL в указанной категории воздушных судов.

(b) Без ущерба действию вышеназванного параграфа, если срок действия свидетельства истек, заявитель должен сдать практический экзамен в соответствии с FCL.125 для выдачи LAPL в соответствующей категории воздушных судов.

FCL.115 LAPL - Курс подготовки

(a) Заявители на получение LAPL должны пройти курс подготовки в рамках DTO или АТО.

(b) Курс должен включать в себя получение теоретических знаний и прохождение летной подготовки в соответствии с запрашиваемыми привилегиями LAPL.

(c) Получение теоретических знаний и прохождение летной подготовки могут осуществляться в DTO или в АТО, отличных от организации, в которой заявители прошли свою подготовку.

(d) В том, что касается подготовки относительно получения привилегий для одномоторных гидросамолетов с поршневым двигателем, должны учитываться элементы Дополнения 9 к настоящему Приложению, пункт 7 (Квалификационная отметка о классе - море) Раздела В (Особые требования к категории самолетов).

FCL.120 LAPL - Экзамен на знание теории

Заявители на получение LAPL должны продемонстрировать уровень знания теории, соответствующий предоставленным привилегиям, во время экзаменов по следующим предметам:

(а) общие предметы:

- воздушное право;
- работоспособность человека в конкретных условиях;
- метеорология;
- коммуникации; и
- навигация.

(б) специальные предметы, связанные с различными категориями воздушных судов:

- принципы полета;
- правила эксплуатации;
- летные характеристики и планирование полета; и
- общая теория воздушного судна.

FCL.125 LAPL - Практический экзамен

(а) Заявители на получение LAPL посредством сдачи практического экзамена должны продемонстрировать способность выполнять на воздушном судне определенной категории соответствующие процедуры и маневры в качестве PIC с квалификацией, соответствующей предоставленным привилегиям.

(б) Заявители на сдачу практического экзамена должны пройти летную подготовку на воздушном судне того же класса или типа, который будет использоваться для практического экзамена. Обязанности будут ограничиваться классом или типом, используемым для практического экзамена, до тех пор, пока в свидетельство не будут внесены дальнейшие расширения в соответствии с настоящим Подразделом.

(с) Условия сдачи экзамена

(1) Практический экзамен подразделяется на разные части, в которых представлены все фазы полета в соответствии с категорией воздушного судна.

(2) Если заявитель не сдает любой пункт части экзамена, вся часть экзамена считается несданной. Если заявитель не сдает только одну часть, он/она должны пересдать только эту часть. Если заявитель не сдает несколько частей экзамена, весь экзамен считается несданным.

(3) Если экзамен пересдается в соответствии с [пунктом \(2\)](#), незнание любой части, в том числе тех частей, которые были сданы во время предыдущей попытки, означает, что заявитель не сдал весь экзамен.

(4) Если заявитель с двух попыток не смог сдать все части экзамена, он должен пройти повторную практическую подготовку.

Раздел 2

Особые требования для LAPL в отношении самолетов - LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) - Обязанности и условия

(а) Обязанности

Владелец LAPL в отношении самолетов имеет право на выполнение полета в качестве PIC на сухопутных одномоторных самолетах с поршневым двигателем (SEP(land)), или на одномоторных гидросамолетах с поршневым двигателем (SEP(sea)), или TMG с максимальной разрешенной взлетной массой, не превышающей 2 000 кг, перевозящих максимум 3 пассажиров, это значит, что на борту воздушного судна должно находиться не более 4 человек.

(б) Условия

(1) Владельцы LAPL(A) должны перевозить пассажиров только, если они после выдачи свидетельства имеют 10 часов налета в качестве PIC на самолетах или TMG.

(2) Владельцы LAPL(A), ранее владевшие ATPL(A), MPL(A), CPL(A) или PPL(A), освобождаются от требований, установленных в [пункте \(б\)\(1\)](#).

FCL.110.A LAPL(A) - Требования в отношении опыта и зачет

(a) Заявитель на получение LAPL(A) должен пройти, по меньшей мере, 30-часовую летную подготовку на самолетах или TMG, включая как минимум:

(1) 15-часовую летную подготовку с инструктором в классе, относительно которого будет сдаваться практический экзамен;

(2) 6 часов подконтрольного самостоятельного полета, в том числе как минимум 3 часа самостоятельного трассового полета, по меньшей мере, с одним трассовым полетом, протяженностью 150 км (80 NM), во время которого осуществляется одна посадка с полной остановкой на аэродроме, отличном от аэродрома вылета.

(b) Особые требования в отношении заявителей, которые обладают SPL, , включая обязанности для полетов на TMGs. Заявители на получение LAPL(A), обладающие SPL с привилегиями для полетов на TMGs, должны иметь как минимум 21 час налета на TMGs после внесения привилегий относительно TMG и выполнения требований [пункта FCL.135.A\(a\)](#) относительно самолетов.

(c) Зачет. Заявителю, обладающему предшествующим опытом в качестве PIC, указанный опыт может быть засчитан относительно требований [пункта \(a\)](#).

Объем зачета устанавливается организацией DTO или АТО, в которой пилот проходит курс подготовки, на основе предварительного летного испытания, но в любом случае он не должен:

(1) превышать общее полетное время в качестве PIC;

(2) превышать 50% часов, требуемых в [пункте \(a\)](#);

(3) содержать требования [пункта \(a\)\(2\)](#).

FCL.135.A LAPL(A) - Распространение привилегий на другой класс или серию самолета

(a) Обязанности LAPL(A) должны ограничиваться классом и серией самолета или TMG, относительно которых сдавался практический экзамен. Указанное ограничение может быть снято, если пилот в другом классе выполнил следующие условия:

(1) 3-часовая летная подготовка, в том числе:

(i) 10 взлетов и посадок с инструктором; и

(ii) 10 подконтрольных самостоятельных взлетов и посадок.

(2) практический экзамен для подтверждения соответствующего уровня практических навыков в новом классе. Во время указанного практического экзамена заявитель должен продемонстрировать экзаменатору соответствующий уровень теоретических знаний для другого класса по следующим предметам:

(i) правила эксплуатации;

(ii) летные характеристики и планирование полета;

(iii) общая теория воздушного судна.

(b) Для того, чтобы распространить обязанности на другую серию самолетов внутри класса, пилот должен пройти обучение на допуск к данному типу воздушных судов или пройти ознакомительное обучение. Сведения об обучении на допуск к данному типу должны быть внесены в летную книжку пилота или в эквивалентный документ и подписаны инструктором.

(c) Заявители на расширение привилегий LAPL(A) до TMG, которые также обладают SPL, включая обязанности на полеты на TMGs, должны получить полный зачет относительно требований, установленных в [параграфе \(a\)](#).

FCL.140.A LAPL(A) - Требования относительно летного опыта

(a) Владельцы LAPL(A) должны осуществлять предоставленные свидетельством обязанности только, если они за последние 2 года в качестве пилотов самолетов или TMG соблюдали следующие условия:

(1) они имеют как минимум 12 часов налета в качестве PIC или выполняли полеты с пилотом-инструктором или самостоятельно под его руководством, включая:

- 12 взлетов и посадок;

- повышение квалификации в течение как минимум 1 часа от общего полетного времени с инструктором;

(2) они прошли проверку уровня профессиональной подготовки для LAPL(A) с экзаменатором. Программа проверки уровня профессиональной подготовки должна основываться на практическом экзамене для LAPL(A);

(b) Если владельцы LAPL(A) располагают привилегиями SEP(land) и SEP(sea), они могут соблюдать требования **пункта (а)(1)** в любом классе или в их комбинации, которые должны действовать для обеих привилегий. Для указанной цели в каждом классе необходимо выполнить как минимум 1 час требуемого налета и 6 взлетов и посадок из требуемых 12.

Раздел 3 Особые требования для LAPL в отношении вертолетов - LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) - Обязанности

Владелец LAPL в отношении вертолетов имеет право на выполнение полета в качестве PIC на однодвигательных вертолетах с максимально разрешенной взлетной массой, не превышающей 2 000 кг, перевозящих максимум 3 пассажиров, то есть на борту воздушного судна должно находиться не более 4 человек.

FCL.110.H LAPL(H) - Требования в отношении опыта и зачет

(a) Заявитель на получение LAPL(H) должен пройти, по меньшей мере, 40-часовую летную подготовку на вертолетах. Как минимум 35 часов от указанного времени должны быть проведены на том типе вертолета, который должен использоваться для практического экзамена. Летная подготовка должна включать в себя как минимум:

(1) 20-часовую летную подготовку с инструктором; и

(2) 10 часов подконтрольного самостоятельного полета, в том числе как минимум 5 часов самостоятельного трассового полета, по меньшей мере, с одним трассовым полетом, протяженностью 150 км (80 NM), во время которого осуществляется одна посадка с полной остановкой на аэродроме, отличном от аэродрома вылета.

(b) Зачет. Заявителям, обладающим предшествующим опытом в качестве PIC, указанный опыт может быть засчитан относительно требований **пункта (а)**.

Объем зачета устанавливается организацией DTO или АТО, в которой пилот проходит курс подготовки, на основе предварительного летного испытания, но в любом случае он не должен:

(1) превышать общее полетное время в качестве PIC;

(2) превышать 50% часов, требуемых в **пункте (а)**;

(3) содержать требования **пункта (а)(2)**.

FCL.135.H LAPL(H) - Распространение привилегий на другой тип или вариант вертолета

(a) Обязанности LAPL(H) должны ограничиваться особым типом и серией вертолета, относительно которого сдавался практический экзамен. Указанное ограничение может быть снято, если пилот:

(1) провел 5-часовую летную подготовку, в том числе:

(i) осуществил 15 взлетов, заходов на посадку и посадок с инструктором;

(ii) произвел 15 подконтрольных самостоятельных взлетов, заходов на посадку и посадок;

(2) практический экзамен для подтверждения соответствующего уровня практических навыков в новом типе. Во время указанного практического экзамена заявитель должен также продемонстрировать экзаменатору соответствующий уровень теоретических знаний для другого типа по следующим предметам:

- правила эксплуатации;

- летные характеристики и планирование полета;

- общая теория воздушного судна.

(b) Прежде чем владелец LAPL(H) сможет осуществлять предоставленные свидетельством обязанности относительно другой серии вертолетов, нежели той, которая использовалась для

практического экзамена, пилот должен пройти обучение на допуск к данному типу воздушных судов или пройти ознакомительное обучение согласно данным о пригодности к эксплуатации. Сведения об обучении на допуск к данному типу должны быть внесены в летную книжку пилота или в эквивалентный документ и подписаны инструктором.

FCL.140.H LAPL(H) - Требования относительно летного опыта

Владельцы LAPL(H) должны осуществлять предоставленные свидетельством обязанности относительно определенного типа только, если они за последние 12 месяцев:

(а) имеют как минимум 6 часов налета на вертолетах указанного типа в качестве PIC или выполняли полеты с пилотом-инструктором или самостоятельно под его руководством, включая 6 взлетов, заходов на посадку и посадок, и прошли повышение квалификации в течение как минимум 1 часа от общего полетного времени с инструктором;

(б) прошли проверку уровня профессиональной подготовки с экзаменатором относительно определенного типа, прежде чем они снова смогут осуществлять предоставленные свидетельством обязанности. Программа проверки уровня профессиональной подготовки должна основываться на практическом экзамене для LAPL(H).

Подраздел С Свидетельство частного пилота (PPL)

Раздел 1 Общие требования

FCL.200 Минимальный возраст

Заявителям на получение PPL должно исполниться как минимум 17 лет.

FCL.205 Условия

Заявители на выдачу PPL должны выполнить требования для класса или квалификационной отметки типа воздушного судна, используемого на практическом экзамене, согласно [Подразделу Н](#).

FCL.210 Курс подготовки

(а) Заявители на получение PPL должны пройти курс подготовки в рамках DTO или АТО.

(б) Курс должен включать в себя получение теоретических знаний и прохождение летной подготовки в соответствии с запрашиваемыми привилегиями PPL.

(с) Получение теоретических знаний и прохождение летной подготовки могут осуществляться в DTO или в АТО, отличных от организации, в которой заявители прошли свою подготовку.

FCL.215 Экзамен на знание теории

Заявители на получение PPL должны продемонстрировать уровень знания теории, соответствующий предоставленным привилегиям, во время экзаменов по следующим предметам:

(а) общие предметы:

- воздушное право;
- работоспособность человека в конкретных условиях;
- метеорология;
- коммуникации; и
- навигация.

(б) специальные предметы, связанные с различными категориями воздушных судов:

- принципы полета;
- правила эксплуатации;
- летные характеристики и планирование полета; и
- общая теория воздушного судна.

FCL.235 Практический экзамен

(a) Заявители на получение PPL посредством сдачи практического экзамена должны продемонстрировать способность выполнять на воздушном судне определенной категории соответствующие процедуры и маневры в качестве PIC с квалификацией, соответствующей предоставленным привилегиям.

(b) Заявители на сдачу практического экзамена должны пройти летную подготовку на воздушном судне того же класса или типа, который будет использоваться во время практического экзамена.

(c) Условия сдачи экзамена

(1) Практический экзамен подразделяется на разные части, в которых представлены все фазы полета в соответствии с категорией воздушного судна.

(2) Если заявитель не сдает любой пункт части экзамена, вся часть экзамена считается несданной. Если заявитель не сдает только одну часть, он/она должны пересдать только эту часть. Если заявитель не сдает несколько частей экзамена, весь экзамен считается несданным.

(3) Если экзамен пересдается в соответствии с **пунктом (2)**, незнание любой части, в том числе тех частей, которые были сданы во время предыдущей попытки, означает, что заявитель не сдал весь экзамен.

(4) Если заявитель с двух попыток не смог сдать все части экзамена, он должен пройти повторную практическую подготовку.

Раздел 2

Особые требования для PPL в отношении самолетов - PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) Обязанности

(a) Владельцы PPL(A) имеют право осуществлять полеты в качестве PIC или второго пилота на самолетах или TMG, задействованных в некоммерческих воздушных перевозках, без получения вознаграждения, а также осуществлять все обязанности владельцев LAPL(A).

(b) Безотносительно вышеуказанного параграфа владелец PPL(A), обладающий привилегиями инструктора или экзаменатора, может получать вознаграждение:

(1) за проведение летной подготовки для LAPL(A) или PPL(A);

(2) за проведение практических экзаменов и проверок уровня профессиональной подготовки для указанных свидетельства;

(3) за подготовку, тестирование и проверку в отношении квалификационных отметок или сертификатов, прилагаемых к указанной свидетельства.

FCL.210.A PPL(A) - Требования в отношении опыта и зачет

(a) Заявители на получение PPL(A) должны пройти, по меньшей мере, 45-часовую летную подготовку на самолетах или TMG, из которых 5 часов могут быть получены на FSTD, включая:

(1) 25 часов летной подготовки с инструктором; и

(2) 10 часов подконтрольного самостоятельного полетного времени, в том числе минимум 5 часов самостоятельного трассового полета, по меньшей мере, с одним трассовым полетом, протяженностью 270 км (150 NM), во время которого осуществляются посадки с полной остановкой на двух аэродромах, отличных от аэродрома вылета.

(b) Особые требования для заявителей, обладающих LAPL(A). Заявители на получение PPL(A), обладающие LAPL(A), должны иметь после выдачи LAPL(A) как минимум 15 часов налета на самолетах, из которых, по меньшей мере, 10 часов должны быть получены во время летной подготовки, пройденной на курсе подготовки в DTO или АТО. Указанный курс подготовки должен включать в себя как минимум 4 часа подконтрольного самостоятельного полета, в том числе 2 часа самостоятельного трассового полета с одним трассовым полетом протяженностью минимум 270 км (150 NM), во время которого осуществляются посадки с полной остановкой на двух аэродромах,

отличных от аэродрома вылета.

(с) Особые требования для заявителей, обладающих SPL, включая обязанности для полета на TMGs. Заявители на получение PPL(A), обладающие SPL с привилегиями относительно полета на TMGs, должны:

(1) иметь как минимум 24 часа налета на TMGs после подтверждения привилегий TMG; и
(2) пройти 15-часовую летную подготовку на самолетах на курсе подготовки в DTO или АТО, включая как минимум требования [пункта \(а\)\(2\)](#).

(d) Зачет. Заявителям, обладающим свидетельством пилота для иной категории воздушных судов, за исключением аэростатов, засчитывается 10% их общего полетного времени в качестве PIC на указанных воздушных судах, но не более 10 часов. Объем зачета не должен содержать требования, указанные в [пункте \(а\)\(2\)](#).

Раздел 3

Особые требования для PPL в отношении вертолетов - PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) - Обязанности

(а) Владелец PPL(H) имеет право осуществлять полеты в качестве PIC или второго пилота на вертолетах, задействованных в некоммерческих воздушных перевозках, без получения вознаграждения, а также осуществлять все обязанности владельцев LAPL(H).

(b) Безотносительно вышеуказанного параграфа владелец PPL(H), обладающий привилегиями инструктора или экзаменатора, может получать вознаграждение:

(1) за проведение летной подготовки для LAPL(H) или PPL(H);
(2) за проведение практических экзаменов и проверок уровня профессиональной подготовки для указанных свидетельства;
(3) за подготовку, тестирование и проверку в отношении квалификационных отметок или сертификатов, прилагаемых к указанной свидетельства.

FCL.210.H PPL(H) - Требования в отношении опыта и зачет

(а) Заявители на получение PPL(H) должны пройти, по меньшей мере, 45-часовую летную подготовку на вертолетах, из которых 5 часов могут быть получены на FNPT или FFS, включая:

(1) 25 часов летной подготовки с инструктором; и
(2) 10 часов подконтрольного самостоятельного полета, в том числе минимум 5 часов самостоятельного трассового полета, по меньшей мере, с одним трассовым полетом, протяженностью 185 км (100 NM), во время которого осуществляются посадки с полной остановкой на двух аэродромах, отличных от аэродрома вылета.

(3) 35 из 45 часов летной подготовки должны быть проведены на том же самом типе вертолета, который использовался на практическом экзамене.

(b) Особые требования для заявителей, обладающих LAPL(H). Заявители на получение PPL(H), обладающие LAPL(H), должны окончить курс подготовки в DTO или АТО. Указанный курс подготовки должен включать в себя как минимум 5-часовую летную подготовку с инструктором и как минимум 1 подконтрольный самостоятельный трассовый полет протяженностью минимум 185 км (100 NM), во время которого осуществляются посадки с полной остановкой на двух аэродромах, отличных от аэродрома вылета.

(с) Заявителям, обладающим свидетельством пилота для иной категории воздушных судов, за исключением аэростатов, засчитывается 10% их общего полетного времени в качестве PIC на указанных воздушных судах, но не более 6 часов. Объем зачета не должен содержать требования, указанные в [пункте \(а\)\(2\)](#).

Раздел 4

Особые требования для PPL в отношении дирижаблей - PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) - Обязанности

(a) Владелец PPL(As) имеет право осуществлять полеты в качестве PIC или второго пилота на дирижаблях, задействованных в некоммерческих воздушных перевозках, без получения вознаграждения.

(b) Безотносительно вышеуказанного параграфа владелец PPL(As), обладающий привилегиями инструктора или экзаменатора, может получать вознаграждение:

(1) за проведение летной подготовки для PPL(As);

(2) за проведение практических экзаменов и проверок уровня профессиональной подготовки для указанной свидетельства;

(3) за подготовку, тестирование и проверку в отношении квалификационных отметок или сертификатов, прилагаемых к указанной свидетельства.

FCL.210.As PPL(As) - Требования в отношении опыта и зачет

(a) Заявители на получение PPL(As) должны пройти, по меньшей мере, 35-часовую летную подготовку на дирижаблях, из которых 5 часов могут быть получены на FSTD, включая:

(1) 25-часовую летную подготовку с инструктором, в том числе:

(i) 3 часа трассового полета, включающего в себя 1 трассовый полет, протяженностью как минимум 65 км (35 NM);

(ii) 3 часа подготовки по приборам;

(2) 8 взлетов и посадок на аэродроме, включая процедуры по установке и снятию мачты;

(3) 8 часов подконтрольного самостоятельного полета.

(b) Заявителям, которые обладают BPL, которые квалифицированы для полетов на термодирижаблях, засчитывается 10% их общего полетного времени в качестве PIC на указанных дирижаблях, но не более 5 часов.

Подраздел D

Свидетельство пилота коммерческой авиации - CPL

Раздел 1

Общие требования

FCL.300 CPL - Минимальный возраст

Заявителю на получение CPL должно исполниться как минимум 18 лет.

FCL.305 CPL - Обязанности и условия

(a) Обязанности. Владелец CPL в рамках соответствующей категории воздушных судов вправе:

(1) осуществлять все обязанности владельца LAPL и PPL;

(2) осуществлять полеты в качестве PIC или второго пилота на любых воздушных судах, задействованных в перевозках, отличных от коммерческих воздушных перевозок;

(3) осуществлять полеты в качестве PIC в рамках коммерческих воздушных перевозок на воздушных судах с одним пилотом, при условии соблюдения ограничений, определенных в [FCL.060](#) и в настоящем Подразделе;

(4) осуществлять полеты в качестве второго пилота в рамках коммерческих воздушных перевозок, при условии соблюдения ограничений, определенных в [FCL.060](#).

(b) Условия. Заявитель на выдачу CPL должен соблюдать требования относительно класса и квалификационной отметки типа воздушного судна, используемого на практическом экзамене.

FCL.310 CPL - Экзамены на знание теории

Заявитель на получение CPL должен продемонстрировать уровень знаний,

соответствующий предоставленным привилегиям, по следующим предметам:

- воздушное право;
- общая теория воздушного судна - конструкция/бортовое оборудование/двигательная установка;
- общая теория воздушного судна - контрольно-измерительные приборы;
- масса и центровка;
- летные характеристики;
- планирование и мониторинг полетов;
- работоспособность человека в конкретных условиях;
- метеорология;
- общая навигация;
- радионавигация;
- правила эксплуатации;
- принципы полета;
- правила визуального полета (VFR) и коммуникации.

FCL.315 CPL - Курс подготовки

Заявитель на получение CPL должен пройти теоретическое обучение и летную подготовку в АТО в соответствии с [Дополнением 3](#) к настоящей Части.

FCL.320 CPL - Практический экзамен

Заявитель на получение CPL должен сдать практический экзамен в соответствии с [Дополнением 4](#) к настоящей Части, для того чтобы продемонстрировать способность выполнять на воздушном судне определенной категории процедуры и маневры в качестве PIC с квалификацией, соответствующей предоставленным привилегиям.

Раздел 2

Особые требования для категории "самолет" - CPL(A)

FCL.315.A CPL - Курс подготовки

Теоретическое обучение и летная подготовка для получения CPL(A) включают в себя обучение предупреждению нештатного отклонения и восстановлению самолета из режимов сваливания.

FCL.325.A CPL(A) - Специальные условия для владельцев MPL

Прежде чем владелец MPL сможет осуществлять обязанности CPL(A), он должен на самолетах:

(а) иметь 70 часов налета:

(1) в качестве PIC; или

(2) из которых 10 часов в качестве PIC и оставшееся полетное время в качестве PIC под руководством (PICUS).

Из указанных 70 часов, 20 часов должны составлять время, проведенное в трассовом полете по правилам визуального полета (VFR) в качестве PIC, или время трассового полета, состоящее как минимум из 10 часов в качестве PIC и 10 часов в качестве PICUS. Сюда относится трассовый полет VFR, протяженностью как минимум 540 км (300 NM), в ходе которого в качестве PIC необходимо совершить посадку с полной остановкой на двух разных аэродромах.

(б) пройти элементы модульного курса CPL(A) согласно [параграфам 10\(а\)](#) и [11](#) Дополнения 3, Е к настоящей Части;

(с) сдать практический экзамен CPL(A) в соответствии с [FCL.320](#).

Подраздел Е

Свидетельство пилота многочисленного экипажа - MPL

FCL.400.A MPL - Минимальный возраст

Заявителю на получение MPL должно исполниться как минимум 18 лет.

FCL.405.A MPL - Обязанности

(a) Владелец MPL имеет право осуществлять полеты в качестве второго пилота на самолетах, для управления которыми требуется второй пилот.

(b) Владелец MPL может получить дополнительные обязанности:

(1) владельца PPL(A), при условии, что выполняются требования в отношении PPL(A) в соответствии с [Подразделом C](#);

(2) CPL(A), при условии, что выполняются требования, установленные в [FCL.325.A](#).

(c) Владелец MPL должен обладать привилегиями, предусмотренными его/ее IR(A), ограниченными самолетами, для управления которых требуется второй пилот. Обязанности IR(A) могут распространяться на пилотирование самолетов одним пилотом, при условии, что владелец свидетельства прошел подготовку, необходимую для осуществления полетов в качестве PIC на самолетах с одним пилотом, пилотируемых только по приборам, и сдал практический экзамен IR(A) в качестве пилота самолета, для управления которого требуется только один пилот.

FCL.410.A MPL - Курс подготовки и экзамены на знание теории

(a) Курс

Заявители на получение MPL должны закончить курс теоретической подготовки и пройти летную подготовку в АТО в соответствии с [Дополнением 5](#) к настоящему Приложению (Часть-FCL).

(b) Экзамен

Заявители на получение MPL должны продемонстрировать уровень знаний теории, соответствующий уровню владельца ATPL(A), в соответствии с [FCL.515](#), и владельца квалификационной отметки для пилота многочисленного экипажа.

FCL.415.A MPL - Практические навыки

(a) Заявитель на получение MPL посредством системы "непрерывной оценки" должен продемонстрировать навыки, которые необходимы для выполнения всех установленных в [Дополнении 5](#) к настоящей Части единиц компетенции в качестве летающего и нелетающего пилота на многодвигательном самолете с газотурбинным двигателем с многочисленным экипажем по правилам VFR и IFR.

(b) После завершения курса подготовки заявитель должен сдать практический экзамен в соответствии с [Дополнением 9](#) к настоящей Части, для того чтобы продемонстрировать способность выполнять соответствующие процедуры и маневры с квалификацией, соответствующей предоставленным привилегиям. Практический экзамен должен проводиться на том типе самолета, который использовался на продвинутом этапе интегрированного курса подготовки для MPL или на FFS того же типа.

Подраздел F

Свидетельство линейного пилота авиакомпании - ATPL

Раздел 1

Общие требования

FCL.500 ATPL - Минимальный возраст

Заявителю на получение ATPL должен исполниться как минимум 21 год.

FCL.505 ATPL - Обязанности

(a) Владелец ATPL в рамках соответствующей категории воздушных судов вправе:

(1) осуществлять все обязанности владельца LAPL, PPL и CPL;
(2) осуществлять полеты в качестве PIC на воздушных судах, задействованных в коммерческих воздушных перевозках.

(b) Заявитель на выдачу ATPPL должен соблюдать требования относительно квалификационной отметки типа воздушного судна, используемого на практическом экзамене.

FCL.515 ATPPL - Курс подготовки и экзамены на знание теории

(a) Курс. Заявитель на получение ATPPL должен окончить курс подготовки в АТО. Указанный курс должен являться либо интегрированным курсом подготовки, либо модульным курсом в соответствии с [Дополнением 3](#) к настоящей Части.

(b) Экзамен. Заявитель на получение ATPPL должен продемонстрировать уровень знаний, соответствующий предоставленным привилегиям, по следующим предметам:

- воздушное право;
- общие знания о воздушных судах - конструкция/системы/силовая установка;
- общие знания о воздушных судах - контрольно-измерительные приборы;
- масса и центровка;
- летные характеристики;
- планирование и мониторинг полетов;
- работоспособность человека в конкретных условиях;
- метеорология;
- общая навигация;
- радионавигация;
- правила эксплуатации;
- принципы полета;
- правила визуального полета (VFR) и коммуникации;
- правила полета по приборам (IFR) и коммуникации.

Раздел 2

Особые требования для категории "самолет" - ATPPL(A)

FCL.505.A ATPPL(A) - Ограничение привилегий для пилотов, которые ранее являлись обладателями MPL

В случае если владелец ATPPL(A) ранее являлся обладателем только MPL, предусмотренные свидетельством обязанности ограничиваются пилотированием воздушного судна несколькими пилотами за исключением случаев, когда владелец свидетельства выполнил [FCL.405.A\(b\)\(2\)](#) и [\(c\)](#) для пилотирования воздушного судна одним пилотом.

FCL.510.A ATPPL(A) - Необходимые условия, опыт и зачет

(a) Необходимые условия. Заявители на получение ATPPL(A) должны являться владельцами:

(1) MPL; или

(2) CPL(A) и IR для многодвигательных самолетов. В этом случае заявитель должен также пройти подготовку в МСС.

(b) Опыт. Заявители на получение ATPPL(A) должны иметь как минимум 1 500 часов налета на самолетах, в том числе:

(1) как минимум 500 часов при пилотировании самолета несколькими пилотами;

(2) (i) 500 часов в качестве PIC под руководством; или

(ii) 250 часов в качестве PIC; или

(iii) 250 часов, из которых как минимум 70 часов в качестве PIC и оставшееся полетное время - в качестве PIC под руководством;

(3) налета не менее 200 часов при выполнении трассового полета, из которых как минимум 100 часов в качестве PIC или в качестве PIC под руководством;

(4) 75 часов по приборам, из которых не более 30 часов - время наземной тренировки по приборам; и

(5) 100 часов ночью в качестве PIC или второго пилота.

Из указанных 1500 часов налета до 100 часов может быть получено на FFS и FNPT. Из указанных 100 часов только 25 часов может быть получено на FNPT.

(с) Зачет.

(1) Владельцам свидетельства пилота для иной категории воздушного судна засчитывается полетное время:

(i) для TMG или планеров: не более 30 часов, проведенных в качестве PIC;

(ii) для вертолетов: не более 50% всего полетного времени, требуемого в [параграфе \(b\)](#);

(2) Владельцам свидетельства бортмеханика, выданной в соответствии с действующими национальными правилами, засчитывается 50% налета в качестве бортмеханика, но не более 250 часов. Указанные 250 часов могут засчитываться относительно требования о 1500 часах, указанных в [параграфе \(b\)](#), и относительно требования о 500 часах, указанных в [параграфе \(b\)\(1\)](#), при условии, что общий зачет не будет превышать 250 часов.

(d) Опыт, требуемый в [пункте \(b\)](#), должен быть получен до сдачи практического экзамена для ATPL(A).

FCL.520.A ATPL(A) - Практический экзамен

Заявители на получение ATPL(A) должны сдать практический экзамен в соответствии с [Дополнением 9](#) к настоящей Части, для того чтобы продемонстрировать способность выполнять соответствующие процедуры и маневры в качестве PIC на самолетах с несколькими пилотами по правилам IFR с квалификацией, соответствующей предоставленным привилегиям.

Практический экзамен должен сдаваться на самолете или на соответствующим образом сертифицированном тренажере FFS того же типа.

Раздел 3

Особые требования для категории "вертолет" - ATPL(H)

FCL.510.H ATPL(H) - Необходимые условия, опыт и зачет

Заявители на получение ATPL(H) должны:

(a) являться владельцами CPL(H) и квалификационной отметки типа для вертолета с несколькими пилотами и пройти подготовку MCC;

(b) в качестве пилота вертолетов иметь налет не менее 1000 часов, в том числе:

(1) не менее 350 часов на вертолетах с несколькими пилотами;

(2) (i) 250 часов в качестве PIC; или

(ii) 100 часов в качестве PIC и 150 часов в качестве PIC под руководством; или

(iii) 250 часов в качестве PIC под руководством на вертолетах с несколькими пилотами. В этом случае, обязанности ATPL(H) ограничиваются пилотированием вертолетов с несколькими пилотами до тех пор, пока не будут получены 100 часов налета в качестве PIC;

(3) 200 часов налета во время трассового полета, из которых как минимум 100 часов - время, проведенное в качестве PIC или PIC под руководством;

(4) 30 часов налета по приборам, из которых не более 10 часов - время наземной тренировки по приборам; и

(5) 100 часов налета ночью в качестве PIC или второго пилота.

Из указанных 1000 часов налета до 100 часов может быть получено на FSTD, из которых только 25 часов может быть получено на FNPT.

(с) Полетное время на самолетах засчитывается в объеме до 50% относительно требований, указанных в [параграфе \(b\)](#).

(d) Опыт, требуемый в [параграфе \(b\)](#), должен быть получен до сдачи практического

экзамена для ATPL(H).

FCL.520.H ATPL(H) - Практический экзамен

Заявители на получение ATPL(H) должны сдать практический экзамен в соответствии с [Дополнением 9](#) к настоящей Части, для того чтобы продемонстрировать способность выполнять соответствующие процедуры и маневры в качестве PIC на вертолетах с несколькими пилотами с квалификацией, соответствующей предоставленным привилегиям.

Практический экзамен должен сдаваться на вертолете или на соответствующим образом сертифицированном тренажере FFS того же типа.

Подраздел G

Квалификационная отметка о допуске к пилотированию по приборам - IR

Раздел 1

Общие требования

FCL.600 IR - Основные положения

За исключением случаев, предусмотренных в [пункте FCL.835](#), пилотирование по правилам IFR на самолетах, вертолетах, дирижаблях или воздушных судах с энергетической системой увеличения подъемной силы может осуществляться только владельцами PPL, CPL, MPL и ATPL с квалификационной отметкой IR, соответствующей категории воздушного судна или, если IR, соответствующая категории воздушного судна, отсутствует, только во время проверки профессиональной подготовки или при осуществлении подготовки с пилотом-инструктором.

FCL.605 IR - Обязанности

(a) Владелец IR может осуществлять полеты на воздушных судах по правилам IFR, включая осуществление PBN, с минимальной высотой принятия решения в 200 футов (60 м).

(b) В том, что касается IR для многодвигательных воздушных судов, указанные обязанности могут распространяться на высоты принятия решения ниже 200 футов (60 м), если заявитель прошел специальную подготовку в АТО и сдал письменный экзамен, предусмотренный в [Дополнении 9](#) к настоящей Части на воздушных судах с несколькими пилотами.

(c) Владельцы IR должны осуществлять свои обязанности в соответствии с условиями, установленными в [Дополнении 8](#) к настоящей Части.

(d) Только вертолеты. Для того чтобы осуществлять обязанности в качестве PIC по правилам IFR на вертолетах с несколькими пилотами, владелец IR(H) должен иметь не менее 70 часов налета по приборам, из которых 30 часов должны составлять время наземной тренировки по приборам.

FCL.610 IR - Необходимые условия и зачет

Заявитель на получение IR должен:

(a) обладать:

(1) по меньшей мере, PPL в соответствующей категории воздушных судов; и

(i) привилегиями на пилотирование воздушного судна ночью в соответствии с [FCL.810](#), если обязанности IR будут использоваться ночью; или

(ii) ATPL в иной категории воздушных судов; или

(2) CPL в соответствующей категории воздушных судов;

(b) иметь не менее 50 часов налета в трассовом полете в качестве PIC на самолетах, TMG, вертолетах или дирижаблях, из которых как минимум 10 часов (в случае с дирижаблями - 20 часов) должны быть получены в соответствующей категории воздушных судов;

(c) Только вертолеты. Заявители, которые окончили интегрированный курс обучения для ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR или CPL(H), освобождаются от выполнения требования, указанного

в пункте (b).

FCL.615 IR - Теоретические знания и летная подготовка

(а) Курс. Заявители на получение IR должны закончить теоретический курс и пройти летную подготовку в АТО. Указанный курс должен являться:

(1) интегрированным курсом обучения, который включает в себя подготовку для IR в соответствии с [Дополнением 3](#) к настоящей Части; или

(2) модульным курсом в соответствии с [Дополнением 6](#) к настоящей Части.

(b) Экзамен. Заявители должны продемонстрировать уровень теоретических знаний, соответствующий предоставленным привилегиям, по следующим предметам:

- воздушное право;
- общие знания о воздушных судах - контрольно-измерительные приборы;
- планирование и мониторинг полетов;
- работоспособность человека в конкретных условиях;
- метеорология;
- радионавигация;
- правила полета по приборам (IFR) и коммуникации.

FCL.620 IR - Практический экзамен

(а) Заявители на получение IR должны сдать практический экзамен в соответствии с [Дополнением 7](#) к настоящей Части, для того чтобы продемонстрировать способности выполнять процедуры и маневры с квалификацией, соответствующей предоставленным привилегиям.

(b) В отношении IR для многодвигательных воздушных судов практический экзамен должен сдаваться на многодвигательных воздушных судах. В отношении IR для однодвигательных воздушных судов экзамен должен сдаваться на однодвигательных воздушных судах. В целях настоящего параграфа многодвигательный самолет с двигателями на продольной оси считается однодвигательным самолетом.

(c) Заявителям, которые сдали практический экзамен на получение IR для многодвигательных воздушных судов на многодвигательном самолете с одним пилотом, для которого требуется квалификационная отметка класса, также выдается IR для однодвигательных воздушных судов в отношении класса однодвигательных самолетов или квалификационных отметок типа, которыми они обладают.

FCL.625 IR - Действительность, продление срока действия и возобновление

(а) Действительность

Квалификационная отметка IR действительна в течение 1 года.

(b) Продление срока действия

(1) Срок действия IR продлевается в течение трех месяцев, непосредственно предшествующих дате окончания срока действия квалификационной отметки, при соблюдении критериев продления для соответствующей категории воздушных судов.

(2) Если заявители решат выполнить требования по продлению срока действия раньше, чем это предусмотрено в [пункте \(1\)](#), новый срок действия должен начинаться с даты проверки уровня профессиональной подготовки.

(3) Заявители, которые не прошли соответствующую часть проверки уровня профессиональной подготовки IR до даты окончания срока действия IR, не должны осуществлять обязанности IR до тех пор, пока они не пройдут указанную проверку.

(4) Заявители на продление срока действия IR должны получить полный зачет в отношении проверки уровня профессиональной подготовки согласно требованиям настоящего Подраздела, когда они пройдут практическую оценку ЕВТ в соответствии с [Дополнением 10](#), касающимся IR, у оператора ЕВТ.

(c) Возобновление

Если срок действия IR истек, заявители в целях возобновления своих привилегий должны соблюдать все следующие требования:

(1) в целях определения необходимости повышения квалификации, для того чтобы заявитель достиг уровня подготовленности, необходимого для сдачи соответствующей части практического экзамена, связанной с приборами, в соответствии с [Дополнением 9](#), они должны пройти оценку в любой из следующих организаций:

(i) в АТО;

(ii) у оператора ЕВТ, который специально утвержден для такого повышения квалификации;

(2) если организация, проводящая оценку в соответствии с [пунктом \(1\)](#), сочтет это необходимым, они должны пройти повышение квалификации в данной организации;

(3) после выполнения [пункта \(1\)](#) и, в соответствующих случаях, [пункта \(2\)](#) они должны пройти проверку уровня профессиональной подготовки в соответствии с [Дополнением 9](#) или должны пройти практическую оценку ЕВТ в соответствии с [Дополнением 10](#) в соответствующей категории воздушных судов. Указанная практическая оценка ЕВТ может быть объединена с повышением квалификации, указанным в [пункте \(2\)](#);

(4) они должны обладать соответствующей квалификационной отметкой класса или типа, если в настоящем Приложении не указано иное.

(d) В случае если срок действия IR не был продлен или она не была возобновлена в течение предшествующих семи лет, заявители на получение квалификационной отметки IR должны будут снова сдать экзамен на знание теории для IR, а также практический экзамен.

(e) Владельцы действительной IR в летной свидетельства, выданной третьей страной в соответствии с Приложением 1 к [Чикагской Конвенции](#), должны быть освобождены от соблюдения требований [пунктов \(c\)\(1\), \(c\)\(2\) и \(d\)](#) при возобновлении привилегий IR, содержащихся в Свидетельство, выданных в соответствии с настоящим Приложением.

(f) Проверка уровня профессиональной подготовки, указанная в [пункте \(c\)\(3\)](#), может быть объединена с проверкой уровня профессиональной подготовки, проводимой для возобновления соответствующей квалификационной отметки класса или типа.

Раздел 2

Особые требования для категории "самолет"

FCL.625.A IR(A) - Продление срока действия

(a) Продление срока действия.

Для продления срока действия IR(A) заявители должны:

(1) иметь соответствующую квалификационную отметку класса или типа, за исключением случаев, когда продление IR объединено с возобновлением соответствующей квалификационной отметки класса или типа;

(2) пройти проверку уровня профессиональной подготовки в соответствии с [Дополнением 9](#) или пройти практическую оценку ЕВТ в соответствии с [Дополнением 10](#), если продление срока действия IR объединено с продлением срока действия квалификационной отметки класса или типа;

(3) если продление срока действия IR не объединено с продлением срока действия квалификационной отметки класса или типа:

(i) в отношении самолетов с одним пилотом, выполнить [раздел 3b](#) и относящиеся к планируемому полету части [раздела 1](#) проверки уровня профессиональной подготовки, в соответствии с [Дополнением 9](#) к настоящему Приложению;

(ii) в отношении многодвигательных самолетов, выполнить [раздел 6](#) проверки уровня профессиональной подготовки для самолетов с одним пилотом в соответствии с [Дополнением 9](#) к настоящему Приложению только по приборам.

(4) Для продления срока действия согласно [пункту \(3\)](#) могут использоваться FNPT II или FFS для соответствующего класса или типа самолета, при условии, что как минимум каждая дополнительная проверка уровня профессиональной подготовки для продления срока действия

IR(A) проводится на самолете.

(b) Зачет выставляется в соответствии с [Дополнением 8](#) к настоящей Части.

Раздел 3 Особые требования для категории "вертолет"

FCL.625.H IR(H) - Продление срока действия

(a) Для продления срока действия IR(H) заявители должны:

(1) иметь соответствующую квалификационную отметку типа, за исключением случаев, когда продление IR объединено с возобновлением соответствующей квалификационной отметки типа;

(2) пройти проверку уровня профессиональной подготовки в соответствии с [Дополнением 9](#) к настоящему Приложению для соответствующего типа вертолета, если продление срока действия IR объединено с продлением срока действия квалификационной отметки типа;

(3) если продление срока действия IR не объединено с продлением срока действия квалификационной отметки типа, выполнить [Раздел 5](#) и соответствующие части [Раздела 1](#) проверки уровня профессиональной подготовки в соответствии с [Дополнением 9](#) к настоящему Приложению для соответствующего типа вертолета.

(b) В том, что касается проверки уровня профессиональной подготовки согласно [пункту \(a\)\(3\)](#), могут использоваться FTD 2/3 или FFS для соответствующего типа вертолета, при условии, что как минимум каждая вторая проверка уровня профессиональной подготовки для продления срока действия IR(H) проводится на вертолете.

(c) Зачет выставляется в соответствии с [Дополнением 8](#) к настоящему Приложению.

FCL.630.H IR(H) - Распространение привилегий с однодвигательных вертолетов на многодвигательные вертолеты

Владельцы свидетельства IR(H) для однодвигательных вертолетов, которые хотят впервые распространить обязанности IR(H) на многодвигательные вертолеты, должны:

(a) окончить курс обучения в АТО, включающий в себя не менее 5 часов подготовки, связанной с контрольно-измерительными приборами, с инструктором, из которых три часа могут быть проведены на FFS, или FTD 2/3, или FNPT II/III; и

(b) выполнить [раздел 5](#) практического экзамена в соответствии с [Дополнением 9](#) к настоящей Части относительно многодвигательных вертолетов.

Раздел 4 Особые требования для категории "дирижабль"

FCL.625.As IR(As) - Продление срока действия

Заявители на продление срока действия IR(As):

(a) если это связано с продлением срока действия квалификационной отметки типа воздушного судна, должны пройти проверку уровня профессиональной подготовки в соответствии с [Дополнением 9](#) к настоящей Части для соответствующего типа дирижабля;

(b) если это не связано с продлением срока действия квалификационной отметки типа воздушного судна, должны выполнить [раздел 5](#) и относящиеся к планируемому полету соответствующие части [раздела 1](#) проверки уровня профессиональной подготовки, установленной в [Дополнении 9](#) к настоящей Части, для дирижаблей. В этом случае могут использоваться FTD 2/3 или FFS для соответствующего типа, но при этом как минимум каждая вторая проверка уровня профессиональной подготовки для продления срока действия IR(As) должна проводиться на дирижабле.

Подраздел Н Квалификационные отметки класса и типа воздушного судна

Раздел 1 Общие требования

FCL.700 Обстоятельства, при которых необходима квалификационная отметка класса или типа воздушного судна

(а) Владельцы свидетельства пилота могут осуществлять полеты в качестве пилотов воздушного судна только в том случае, если у них имеется действительная и соответствующая квалификационная отметка класса или типа воздушного судна, за исключением следующих случаев:

- (1) если они осуществляют обязанности LAPL;
- (2) если они сдают практические экзамены или проходят проверки уровня профессиональной подготовки для возобновления квалификационной отметки класса или типа;
- (3) если они проходят летную подготовку;
- (4) если у них имеется квалификационная отметка о летном испытании, выданная в соответствии с [пунктом FCL.820](#).

(б) Безотносительно [пункта \(а\)](#), пилоты в случае выполнения полетов, которые связаны с внедрением или модификацией типов воздушных судов, могут являться владельцами специального сертификата, выданного ОГА и дающего разрешение на выполнение полетов. Срок действия указанного разрешения ограничивается указанными специальными полетами.

FCL.705 Обязанности владельца квалификационной отметки класса или типа воздушного судна

Владелец квалификационной отметки класса или типа воздушного судна вправе осуществлять полеты в качестве пилота на том классе или типе воздушного судна, который указан в квалификационной отметке.

FCL.710 Квалификационные отметки класса и типа воздушного судна - разные варианты

(а) Для того чтобы распространить свои обязанности на другой вариант воздушного судна в рамках квалификационной отметки класса или типа, пилот должен пройти обучение на допуск к определенному типу воздушного судна или ознакомительное обучение. В случае разных вариантов в рамках квалификационной отметки класса или типа указанные виды обучения должны включать в себя в требуемых случаях соответствующие элементы, определенные в OSD.

(б) Обучение на допуск к определенному типу воздушного судна должно быть пройдено в любом из следующих учреждений:

- (1) в АТО;
- (2) в DTO в случае воздушного судна, указанного в [пунктах \(а\)\(1\)\(с\)](#) и [\(а\)\(2\)\(с\)](#) [пункта DTO.GEN.110](#) Приложения VIII;

(3) у владельца сертификата эксплуатанта (АОС), имеющего утвержденную программу обучения на допуск к определенному типу воздушного судна для соответствующего класса или типа.

(с) Безотносительно требования [пункта \(б\)](#) обучение на допуск к определенному типу воздушного судна для TMG, для одномоторных самолетов с поршневым двигателем (SEP), одномоторных самолетов с турбинным двигателем (SET) и многодвигательных самолетов с поршневым двигателем (MEP) может осуществляться соответствующим образом квалифицированным инструктором, если иное не предусмотрено в OSD.

(д) Если пилоты не летали на указанном варианте воздушного судна в течение двух лет

после прохождения обучения, указанного в [пункте \(b\)](#), необходимо пройти повторное обучение на допуск к определенному типу воздушного судна или пройти проверку уровня профессиональной подготовки для указанного варианта за исключением типов или вариантов в рамках квалификационных отметок класса SEP и TMG.

(e) Сведения о прохождении обучения на допуск к определенному типу воздушного судна или проверки уровня профессиональной подготовки должны быть занесены в летную книжку пилота или эквивалентный документ и, при необходимости, подписаны инструктором или экзаменатором.

FCL.725 Требования для выдачи квалификационных отметок класса и типа воздушного судна

(a) Курс обучения. Заявитель на получение квалификационной отметки класса или типа воздушного судна должен пройти курс обучения в АТО. Заявитель на получение квалификационной отметки класса для одномоторных самолетов с поршневым двигателем, не обладающих высокими летно-техническими характеристиками, квалификационной отметки класса для TMG или квалификационной отметки типа для одномоторных вертолетов, указанных в [пункте DTO.GEN.110\(a\)\(2\)\(c\)](#) Приложения VIII (Часть-DTO), может пройти курс обучения в DTO. Курс обучения для получения квалификационной отметки должен включать в себя обязательные образовательные элементы для соответствующего типа согласно данным эксплуатационной пригодности, установленным в соответствии с [Приложением I](#) (Часть-21) к Регламенту (ЕС) 748/2012 Европейской Комиссии.

(b) Экзамен на знание теории. Заявитель на получение квалификационной отметки класса или типа должен сдать проводимый АТО экзамен на знание теории для подтверждения уровня теоретических знаний, требуемых для безопасной эксплуатации соответствующего типа или класса воздушного судна.

(1) В том, что касается воздушных судов с несколькими пилотами, экзамен на знание теории должен быть письменным, он должен включать в себя не менее 100 вопросов с вариантами ответов, которые охватывали бы все основные предметы программы обучения.

(2) В том, что касается многодвигательных воздушных судов с одним пилотом, экзамен на знание теории должен быть письменным, а количество вопросов с вариантами ответов должно зависеть от сложности воздушного судна.

(3) В том, что касается однодвигательных воздушных судов, экзамен на знание теории проводится экзаменатором в устном виде во время практического экзамена в целях установления факта достижения удовлетворительного уровня знаний.

(4) В том, что касается самолетов с одним пилотом, которые классифицируются как самолеты с высокими летными характеристиками, экзамен должен быть письменным, он должен включать в себя не менее 100 вопросов с вариантами ответов, которые охватывали бы соответствующие предметы программы обучения.

(5) В том, что касается одномоторных самолетов с одним пилотом и многодвигательных самолетов с одним пилотом (гидросамолеты), экзамен должен быть письменным и должен включать в себя не менее 30 вопросов с вариантами ответов.

(c) Практический экзамен. Заявитель на получение квалификационной отметки класса или типа должен сдать практический экзамен в соответствии с [Дополнением 9](#) к настоящей Части для подтверждения наличия практических навыков, необходимых для безопасной эксплуатации соответствующего класса или типа воздушного судна.

Заявитель должен сдать практический экзамен в течение шести месяцев после начала курса обучения относительно квалификационной отметки класса или типа воздушного судна и в течение 6 месяцев, предшествующих подаче заявления о выдаче квалификационной отметки класса или типа.

(d) Заявитель, который уже является владельцем квалификационной отметки типа воздушного судна с привилегией на пилотирование воздушного судна одним или несколькими

пилотами, должен рассматриваться как лицо, уже выполнившее требования относительно знания теории, если он подает заявление о добавлении обязанности для иной формы эксплуатации на том же самом типе воздушного судна. Такой заявитель должен пройти дополнительную летную подготовку для другой формы эксплуатации в АТО или у владельца АОС, специально уполномоченного на проведение такой подготовки ОГА. Сведения о форме эксплуатации должны быть занесены в свидетельство.

(е) Безотносительно вышеуказанных параграфов пилоты, которые являются владельцами квалификационной отметки о летном испытании, выданной в соответствии с [FCL.820](#), и которые участвовали в доводочных, сертификационных и заводских летных испытаниях для типа воздушного судна и имеют или 50 часов общего полетного времени или 10 часов налета в качестве PIC во время испытательных полетов на указанном типе, вправе подать заявление о выдаче соответствующей квалификационной отметки о типе воздушного судна, при условии, что они выполняют требования об опыте и соблюдают необходимые условия для выдачи указанной квалификационной отметки типа, как это установлено в настоящем Подразделе, для соответствующей категории воздушного судна.

(f) Заявители на получение квалификационной отметки класса для TMGs, которые также обладают SPL, включая обязанности в отношении полетов на TMGs, должны получить полный зачет относительно требований [параграфов \(a\), \(b\) и \(c\)](#).

FCL.740 Действительность и возобновление квалификационных отметок класса и типа воздушного судна

(a) Действительность

(1) Срок действия квалификационных отметок класса и типа воздушного судна составляет один год, за исключением квалификационных отметок класса для однодвигательных воздушных судов с одним пилотом, для которого срок действия составляет два года, если иное не определено в OSD. Если пилоты решат выполнять требования о продлении срока действия раньше, чем это предусмотрено в [пунктах FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL и FCL.740.As](#), новый срок действия должен будет начинаться с даты проведения проверки уровня профессиональной подготовки.

(2) Заявители на продление срока действия квалификационной отметки класса или типа воздушного судна должны получить полный зачет относительно проверки уровня профессиональной подготовки согласно требованиям настоящего Подраздела, когда они пройдут практическую оценку ЕВТ в соответствии с [Дополнением 10](#) у оператора, который реализовал ЕВТ для соответствующей квалификационной отметки класса или типа.

(b) Возобновление

Для возобновления квалификационной отметки класса или типа воздушного судна заявители должны выполнить все следующие требования:

(1) в целях определения необходимости повышения квалификации, для того чтобы заявитель достиг уровня подготовленности, необходимого для безопасной эксплуатации воздушного судна, они должны пройти оценку в одной из следующих организаций:

(i) в АТО;

(ii) в DTO или в АТО, если квалификационная отметка, срок действия которой истек, являлась квалификационной отметкой класса для однодвигательных самолетов с поршневым двигателем, не обладающих высокими летно-техническими характеристиками, квалификационной отметкой класса для TMG или квалификационной отметкой типа для одномоторных вертолетов, указанных в [пункте DTO.GEN.110\(a\)\(2\)\(c\)](#) Приложения VIII;

(iii) в DTO, в АТО или с инструктором, если срок действия квалификационной отметки истек не более чем за три года до этого и если она являлась квалификационной отметкой класса для однодвигательных самолетов с поршневым двигателем, не обладающих высокими летно-техническими характеристиками, или квалификационной отметкой класса для TMG;

(iv) у оператора ЕВТ, специально утвержденного для указанного повышения квалификации;

(2) если организация или инструктор, проводящие оценку в соответствии с [пунктом \(1\)](#),

сочтут это необходимым, они должны пройти повышение квалификации в данной организации или у данного инструктора;

(3) после выполнения [пункта \(1\)](#) и, в соответствующих случаях, [пункта \(2\)](#) они должны пройти проверку уровня профессиональной подготовки в соответствии с [Дополнением 9](#) или должны пройти практическую оценку ЕВТ в соответствии с [Дополнением 10](#). Указанная практическая оценка ЕВТ может быть объединена с повышением квалификации, указанным в [пункте \(2\)](#);

Путем частичного отступления от [пунктов \(b\)\(1\), \(b\)\(2\) и \(b\)\(3\)](#), пилоты, обладающие квалификационной отметкой о прохождении летных испытаний, выданной в соответствии с [пунктом FCL.820](#), которые участвовали в доводочных, сертификационных или заводских летных испытаниях типа воздушного судна и имеют либо 50 часов общего времени налета или 10 часов налета в качестве PIC в летных испытаниях на указанном типе воздушного судна в течение года, предшествующего дате подачи заявки, должны иметь право подать заявку в отношении продления срока действия или возобновления соответствующей квалификационной отметки типа.

Заявители освобождаются от требований [пунктов \(b\)\(1\) и \(b\)\(2\)](#), если они имеют действительную квалификационную отметку для того же класса или типа воздушного судна по свидетельству пилота, выданной третьей страной в соответствии с Приложением 1 к [Чикагской Конвенции](#), и если они вправе осуществлять обязанности указанной квалификационной отметки.

(с) Пилоты, которые покидают программу ЕВТ оператора после того, как не смогли продемонстрировать приемлемый уровень компетентности в соответствии с указанной программой ЕВТ, не должны осуществлять обязанности указанной квалификационной отметки типа до тех пор, пока они не выполнят одно из следующих условий:

(1) они прошли практическую оценку ЕВТ в соответствии с [Дополнением 10](#);

(2) они прошли проверку уровня профессиональной подготовки в соответствии с [пунктом FCL.625\(c\)\(3\)](#) или [пунктом FCL.740\(b\)\(3\)](#) соответственно. В таком случае [пункт FCL.625\(b\)\(4\)](#) и [пункт FCL.740\(a\)\(2\)](#) не применяются.

Раздел 2

Особые требования для категории "самолет"

FCL.720.A Требования относительно опыта и необходимые условия для выдачи квалификационных отметок класса или типа - самолеты

Если иное не определено в данных эксплуатационной пригодности, заявитель на получение квалификационной отметки класса или типа воздушного судна должен выполнять следующие требования относительно опыта и соблюдать необходимые условия для выдачи соответствующей квалификационной отметки:

(а) Самолеты с одним пилотом

Заявители на первоначальное присвоение привилегий на эксплуатацию самолета с одним пилотом в условиях пилотирования несколькими пилотами, при подаче заявки на получение квалификационной отметки класса или типа или для распространения привилегий уже имеющейся квалификационной отметки класса или типа на пилотирование несколькими пилотами, должны выполнять требования [пункта \(b\)\(4\)](#) и, до начала соответствующего курса обучения, [пункта \(b\)\(5\)](#).

В дополнении к этому, для:

(1) Многодвигательных самолетов с одним пилотом

Заявители на получение первой квалификационной отметки класса или типа для многодвигательного самолета с одним пилотом должны иметь не менее 70 часов налета на самолетах в качестве PIC.

(2) Технически несложных самолетов с высокими летными характеристиками, управляемых одним пилотом

До начала летной подготовки заявителя на получение квалификационной отметки класса или типа для самолета с одним пилотом, классифицированного в качестве самолета с высокими летно-техническими характеристиками, должны:

(i) иметь общий летный опыт не менее 200 часов, из которых 70 часов - в качестве PIC на самолетах; и

(ii) выполнять одно из следующих требований:

(A) являться владельцами сертификата об удовлетворительном окончании курса для дополнительных теоретических знаний, проводимого в АТО; или

(B) сдать экзамены на знание теории для ATP(A) в соответствии с настоящим Приложением (Часть-FCL); или

(C) в дополнение к свидетельства, выданной в соответствии с настоящим Приложением (Часть-FCL), являться владельцами ATP(A) или CPL(A)/IR с зачетом теоретических знаний для ATP(A), выданной в соответствии с Приложением 1 к [Чикагской Конвенции](#).

(3) Технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками, управляемых одним пилотом

Заявители на получение квалификационной отметки типа для технически сложного самолета с одним пилотом, классифицированного в качестве самолета с высокими летно-техническими характеристиками, в дополнение к требованиям [пункта \(2\)](#) должны соблюдать все следующие условия:

(i) они должны быть владельцами или должны были являться владельцами IR(A) в отношении однодвигательных или многодвигательных самолетов в соответствующих случаях и согласно [Подразделу G](#);

(ii) для выдачи первой квалификационной отметки типа они должны до начала курса обучения в отношении квалификационной отметки типа соблюдать требования [пункта \(b\)\(5\)](#).

b) Самолеты с несколькими пилотами

Заявители на получение первой квалификационной отметки типа для самолетов с несколькими пилотами должны являться пилотами-студентами, проходящими подготовку на курсе для MPL, или должны до начала курса обучения в отношении квалификационной отметки типа соблюдать следующие требования:

(1) иметь летный опыт не менее 70 часов в качестве PIC на самолетах;

(2) являться обладателем IR(A) для многодвигательных самолетов;

(3) сдать экзамены на знание теории для ATP(A) в соответствии с настоящим Приложением (Часть-FCL);

(4) за исключением случаев, когда курс относительно квалификационной отметки сочетается с курсом для MCC:

(i) являться обладателем сертификата об удовлетворительном окончании курса MCC на самолетах; или

(ii) являться обладателем сертификата об удовлетворительном окончании курса MCC на вертолетах и иметь более 100 часов летного опыта в качестве пилотов вертолетов, управляемых несколькими пилотами; или

(iii) иметь не менее 500 часов налета в качестве пилотов на вертолетах, управляемых несколькими пилотами; или

(iv) иметь не менее 500 часов налета в качестве пилотов при пилотировании несколькими пилотами многодвигательных самолетов с одним пилотом в коммерческих воздушных перевозках в соответствии с применяемыми требованиями летной эксплуатации; и

(5) закончили курс подготовки, определенный в [пункте FCL.745.A](#), за исключением тех случаев, когда они соблюдали любое из следующих условий:

(i) они прошли в течение предыдущих трех лет подготовку и проверку в соответствии с пунктами ORO.FC.220 и ORO.FC.230 Приложения III (Часть-ORO) к Регламенту (EC) 965/2012;

(ii) они прошли обучение, указанное в [пункте FCL.915\(e\)\(1\)\(ii\)](#).

(с) Безотносительно пункта (b), государство-член ЕС может выдать квалификационную отметку типа с ограниченными привилегиями для самолетов с несколькими пилотами, которая дает ее обладателям право являться сменным пилотом на крейсерском этапе полета с эшелонам свыше 200, при условии, что два других члена экипажа являются владельцами квалификационной отметки типа в соответствии с пунктом (b).

(d) В случае если это определено в OSD, осуществление привилегий, предусмотренных квалификационной отметкой типа, может быть первоначально ограничено полетами под руководством инструктора. Сведения о часах налета под руководством инструктора должны быть занесены в летную книжку пилота или в эквивалентный документ и подписаны инструктором. Ограничение должно быть снято, если пилот подтверждает наличие часов налета под руководством, установленных в соответствии с OSD.

FCL.725.A Теоретические знания и летная подготовка для выдачи квалификационных отметок класса и типа - самолеты

Если иное не определено в данных эксплуатационной пригодности:

(a) для многодвигательных самолетов с одним пилотом:

(1) курс теоретической подготовки для квалификационной отметки класса многодвигательных самолетов с одним пилотом должен включать в себя 7 часов подготовки на многодвигательных самолетах; и

(2) курс летной подготовки для квалификационной отметки класса или типа многодвигательных самолетов с одним пилотом должен включать в себя не менее 2 часов и 30 минут летной подготовки с инструктором при штатном режиме пилотирования на многодвигательных самолетах и не менее 3 часов 30 минут летной подготовки с инструктором во время отработки процедур отказа двигателя и методов полета с несимметричной тягой двигателей.

(b) для гидросамолетов с одним пилотом:

(1) курс обучения в отношении квалификационных отметок для гидросамолетов с одним пилотом должен включать в себя получение теоретических знаний и прохождение летной подготовки; и

(2) летная подготовка для квалификационной отметки класса или типа "гидросамолет" для гидросамолетов с одним пилотом должна включать в себя не менее 8 часов летной подготовки с инструктором, если заявители обладают действительным вариантом квалификационной отметки типа и класса воздушного судна наземного базирования, или 10 часов, если у заявителей нет указанной отметки; и

(с) для технически сложных самолетов с одним пилотом, не обладающих высокими летными характеристиками, для технически сложных самолетов с одним пилотом, обладающих высокими летными характеристиками и для самолетов с несколькими пилотами, курсы подготовки должны включать в себя получение теоретических знаний и прохождение летной подготовки по вопросам предупреждения и восстановления самолета из режима сваливания (UPRT) относительно специфики соответствующего класса или типа.

FCL.730.A Особые требования для пилотов, проходящих курс для квалификационной отметки без учебных полетов (ZFTT) - самолеты

(a) Пилот, проходящий обучение на курсе ZFTT, должен на турбореактивном самолете с несколькими пилотами, который сертифицирован в соответствии со стандартами CS-25 или эквивалентными нормами годности, или на турбовинтовом самолете с максимально допустимой взлетной массой не менее 10 тонн или с допустимым количеством мест, рассчитанных более чем на 19 пассажиров:

(1) иметь 1500 часов налета или 250 секторов маршрута, если во время курса обучения используется FFS, отвечающий критериям уровня CG, C или interim C;

(2) иметь 500 часов налета или 100 секторов маршрута, если во время курса обучения используется FFS, отвечающий критериям уровня DG или D.

(b) Если пилот с турбовинтового самолета переходит на турбореактивный самолет или

наоборот, требуется прохождение дополнительного обучения на тренажерах.

FCL.735.A Курс подготовки относительно взаимодействия между членами экипажа - самолеты

(a) Курс подготовки МСС должен включать в себя как минимум:

(1) 25 часов теоретической подготовки и упражнений; и

(2) 20 часов практической подготовки МСС или 15 часов в случае, если пилоты-студенты посещают интегрированный курс АТР.

В ходе обучения должны использоваться тренажеры FNPT II МСС или FFS. Если обучение МСС сочетается с первоначальной подготовкой относительно квалификационной отметки типа, практическое обучение МСС может быть сокращено не менее чем на 10 часов, если и для обучения МСС, и для подготовки относительно квалификационной отметки типа используется тот же самый тренажер FFS.

(b) Курс обучения МСС должен быть окончен в АТО в течение 6 месяцев.

(c) В случае если курс МСС не сочетался с курсом подготовки относительно квалификационной отметки типа, по окончании курса обучения МСС заявитель должен получить сертификат об окончании.

(d) Заявитель, окончивший обучение МСС для любой другой категории воздушного судна, освобождается от выполнения требования, указанного в [пункте \(a\)\(1\)](#).

FCL.740.A Продление срока действия квалификационной отметки класса и типа воздушного судна - самолеты

(a) Продление срока действия квалификационной отметки класса и типа для многодвигательных самолетов. Для продления срока действия квалификационной отметки класса и типа для многодвигательных самолетов заявитель должен:

(1) пройти проверку уровня профессиональной подготовки в соответствии с [Дополнением 9](#) или пройти практическую оценку ЕВТ в соответствии с [Дополнением 10](#) в соответствующем классе или типе самолета или на тренажере FSTD, представляющим указанный класс или тип, в течение трех месяцев, непосредственно предшествующих дате окончания срока действия квалификационной отметки; и

(2) в течение срока действия квалификационной отметки выполнить как минимум:

(i) 10 секторов маршрута в качестве пилота соответствующего класса или типа воздушного судна;

(ii) 1 сектор маршрута в качестве пилота соответствующего класса или типа самолета или FFS, при осуществлении полета с экзаменатором. Указанный сектор маршрута может быть пройден во время проверки уровня профессиональной подготовки.

(3) Пилот, который работает у эксплуатанта, осуществляющего коммерческие воздушные перевозки и утвержденного в соответствии с действующими требованиями летной эксплуатации, и который прошел проверку уровня профессиональных знаний операторов в сочетании с проверкой уровня профессиональных знаний для продления срока действия квалификационной отметки типа или класса, освобождается от выполнения требования, указанного в [пункте \(2\)](#).

(4) Продление срока действия квалификационной отметки VIR или IR(A), при наличии, может сочетаться с проверкой уровня профессиональной подготовки для продления срока действия квалификационной отметки класса или типа.

(b) Продление срока действия квалификационных отметок класса для однодвигательных самолетов с одним пилотом.

(1) Квалификационные отметки класса для однодвигательных самолетов с поршневым двигателем и для квалификационных отметок класса TMG. Для продления срока действия квалификационных отметок класса для однодвигательных самолетов с поршневым двигателем с одним пилотом или для квалификационных отметок класса TMG заявители должны:

(i) в течение трех месяцев, предшествующих дате окончания срока действия квалификационной отметки, пройти проверку уровня профессиональной подготовки в

соответствующем классе с экзаменатором согласно [Дополнению 9](#) к настоящей Части; или

(ii) в течение 12 месяцев, предшествующих дате окончания срока действия квалификационной отметки, выполнить 12 часов налета в соответствующем классе, в том числе:

- 6 часов в качестве PIC;

- 12 взлетов и 12 посадок; и

- пройти повышение квалификации, продолжительностью не менее 1 часа, с пилотом-инструктором (FI) или инструктором в отношении квалификационной отметки класса (CRI). Заявители освобождаются от прохождения указанного повышения квалификации, если они прошли проверку уровня профессиональной подготовки в отношении квалификационной отметки класса или типа, сдали практический экзамен или прошли оценку компетентности в любом другом классе или типе самолета.

(2) Если заявитель является владельцем и квалификационной отметки класса однодвигательных самолетов с поршневым двигателем наземного базирования, и квалификационной отметки класса TMG, он может выполнить требования [пункта \(1\)](#) в одном или во всех классах, и получить продление срока действия обеих квалификационных отметок.

(3) Однодвигательные турбовинтовые самолеты с одним пилотом. Для продления срока действия квалификационных отметок класса однодвигательных турбовинтовых самолетов заявитель в течение 3 месяцев, предшествующих дате истечения срока действия квалификационной отметки, должен пройти проверку уровня профессиональной подготовки в соответствующем классе с экзаменатором согласно [Дополнению 9](#) к настоящей Части.

(4) Если заявитель является владельцем и квалификационной отметки класса однодвигательных самолетов с поршневым двигателем наземного базирования, и квалификационной отметки класса однодвигательных гидросамолетов с поршневым двигателем, он может выполнить требования [пункта \(1\)\(ii\)](#) в одном или во всех классах, и при этом будут выполнены требования для обеих квалификационных отметок. Относительно каждого класса необходимо выполнить не менее 1 часа от требуемого времени в качестве PIC и 6 из требуемых 12 взлетов и посадок.

(5) Проверка уровня профессиональной подготовки для продления срока действия квалификационной отметки класса однодвигательного самолета с одним пилотом может сочетаться с проверкой уровня профессиональной подготовки для продления срока действия BIR в соответствии с [пунктом FCL.835\(g\)\(8\)](#).

(с) Заявители, которые не могут пройти проверку уровня профессиональной подготовки по всем частям до истечения срока действия квалификационной отметки типа или класса, не должны осуществлять обязанности, предоставляемые указанной квалификационной отметкой, до тех пор, пока они не пройдут проверку уровня профессиональной подготовки.

FCL.745.A Курс повышения квалификации по вопросам UPRT - самолеты

(а) Курс повышения квалификации по вопросам UPRT должен быть пройден в АТО и должен включать в себя как минимум:

(1) 5 часов теоретической подготовки;

(2) предполетный инструктаж и послеполетный анализ; и

(3) 3 часа летной подготовки с пилотом-инструктором для самолетов FI(A), квалифицированных в соответствии с [пунктом FCL.915\(e\)](#), и занятие по углубленному изучению вопросов UPRT на самолете, предназначенном для выполнения задачи обучения.

(б) По завершении курса по вопросам UPRT АТО должна выдать заявителям сертификат об окончании курса.

Раздел 3

Особые требования для категории "вертолет"

FCL.720.H Требования относительно опыта и необходимые условия для выдачи квалификационных отметок типа - вертолеты

Если иное не определено в данных о пригодности к эксплуатации, заявитель на получение первой квалификационной отметки типа для вертолета должен выполнять следующие требования относительно опыта и соблюдать необходимые условия для выдачи соответствующей квалификационной отметки:

(а) Вертолеты с несколькими пилотами. Заявитель на прохождение первого курса относительно квалификационной отметки типа для вертолета с несколькими пилотами должен:

(1) иметь налет не менее 70 часов в качестве PIC на вертолетах;

(2) за исключением случаев, когда курс относительно квалификационной отметки типа сочетается с курсом MCC:

(i) являться обладателем сертификата об удовлетворительном окончании курса MCC на вертолетах; или

(ii) иметь не менее 500 часов налета в качестве пилота на самолетах, управляемых несколькими пилотами; или

(iii) иметь не менее 500 часов налета в качестве пилота при пилотировании несколькими пилотами многодвигательных вертолетов;

(3) сдать экзамены на знание теории для ATP(L)(H).

(б) Заявителю на прохождение первого курса относительно квалификационной отметки типа для вертолета с несколькими пилотами, который закончил интегрированный курс ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR или CPL(H) и который не выполняет требования пункта (а)(1), должна быть выдана квалификационная отметка типа с привилегиями, ограниченными осуществлением функций только второго пилота. Ограничение должно быть снято, как только пилот:

(1) будет иметь 70 часов налета на вертолетах в качестве PIC или первого пилота под руководством;

(2) сдаст практический экзамен на соответствующий тип вертолета в качестве PIC.

(с) Многодвигательные вертолеты с одним пилотом. Заявитель на выдачу первой квалификационной отметки типа для многодвигательных вертолетов с одним пилотом должен:

(1) до начала летной подготовки:

(i) сдать экзамены на знание теории для ATP(L)(H); или

(ii) являться обладателем сертификата об окончании предварительного курса, проводимого АТО. Курс должен охватывать следующие предметы теоретического курса для ATP(L)(H):

- общие знания о воздушных судах: конструкция/системы/силовая установка и контрольно-измерительные приборы/электроника;

- летные характеристики и планирование полета: масса, характеристики;

(2) если заявитель не окончил интегрированный курс подготовки для ATP(H)/IR, ATP(H) или CPL(H)/IR, он должен иметь не менее 70 часов налета в качестве PIC на вертолете.

FCL.735.H Курс подготовки относительно взаимодействия между членами экипажа - вертолеты

а) Курс подготовки MCC должен включать в себя как минимум:

(1) для MCC/IR:

(i) 25 часов теоретической подготовки и упражнений; и

(ii) 20 часов практической подготовки MCC или 15 часов в случае, если пилоты-студенты посещают интегрированный курс ATP(H)/IR. Если обучение MCC сочетается с первоначальной подготовкой относительно квалификационной отметки типа для вертолетов с несколькими пилотами, практическое обучение MCC может быть сокращено не менее чем на 10 часов, если и для MCC, и для квалификационной отметки типа используется один и тот же тренажер FSTD.

(2) для MCC/VFR:

(i) 25 часов теоретической подготовки и упражнений; и

(ii) 15 часов практической подготовки MCC или 10 часов в случае, если пилоты-студенты

посещают интегрированный курс АТР(Н)/IR. Если обучение MCC сочетается с первоначальной подготовкой относительно квалификационной отметки типа для вертолетов с несколькими пилотами, практическое обучение MCC может быть сокращено не менее чем на 7 часов, если и для MCC, и для квалификационной отметки типа используется один и тот же тренажер FSTD.

(b) Курс обучения MCC должен быть окончен в АТО в течение 6 месяцев.

Необходимо использовать тренажер FNPT II или III, предназначенный для MCC, FTD 2/3 или FFS.

(c) В случае если курс MCC не сочетался с курсом подготовки относительно квалификационной отметки типа для нескольких пилотов, по окончании курса обучения MCC заявитель должен получить сертификат об окончании.

(d) Заявитель, прошедший обучение MCC для любой другой категории воздушного судна, освобождается от выполнения требования, указанного в [пункте \(a\)\(1\)\(i\)](#) или [\(a\)\(2\)\(i\)](#), при необходимости.

(e) Заявитель на прохождение обучения MCC/IR, прошедший обучение MCC/VFR, освобождается от выполнения требования, указанного в [пункте \(a\)\(1\)\(i\)](#), он должен пройти 5-часовое практическое обучение для MCC/IR.

FCL.740.H Продление срока действия квалификационной отметки типа - вертолеты

(a) Продление срока действия. Для продления срока действия квалификационных отметок типа для вертолетов заявитель должен:

(1) пройти проверку уровня профессиональной подготовки в соответствии с [Дополнением 9](#) к настоящей Части в соответствующем типе вертолета или на тренажере FSTD, представляющим указанный тип, в течение трех месяцев, непосредственно предшествующих дате окончания срока действия квалификационной отметки; и

(2) в течение срока действия квалификационной отметки получить не менее двух часов налета в качестве пилота соответствующего типа вертолета. Продолжительность проверки уровня профессиональных знаний засчитывается относительно указанных двух часов.

(3) Если заявители являются владельцами более чем одной квалификационной отметки для однодвигательных вертолетов с поршневым двигателем, срок действия всех соответствующих квалификационных отметок типа может быть продлен посредством прохождения проверки уровня профессиональной подготовки только для одного из соответствующих типов, при условии, что они выполнили в течение срока действия не менее двух часов налета в качестве PIC на другом типе.

Каждый раз проверка уровня профессиональной подготовки должна проводиться на ином типе воздушного судна.

(4) Если заявители являются владельцами более чем одной квалификационной отметки типа для однодвигательных вертолетов с газотурбинным двигателем с максимально допустимой взлетной массой, не превышающей 3175 кг, срок действия всех соответствующих квалификационных отметок типа может быть продлен посредством прохождения проверки уровня профессиональной подготовки только для одного из соответствующих типов, при условии, что они выполнили:

(i) 300 часов налета в качестве PIC на вертолетах;

(ii) 15 часов на каждом типе; и

(iii) как минимум 2 часа летного времени PIC на всех других типах в течение срока действия.

Каждый раз проверка уровня профессиональной подготовки должна проводиться на ином типе воздушного судна.

(5) Пилот, который успешно сдал практический экзамен для выдачи дополнительной квалификационной отметки типа, может получить продление срока действия квалификационных отметок типа в общих группах в соответствии с [пунктами \(3\) и \(4\)](#).

(6) Продление срока действия IR(Н), в случае наличия, может быть объединено с проверкой уровня профессиональной подготовки для квалификационной отметки типа.

(b) Заявитель, который не может пройти проверку уровня профессиональной подготовки по всем частям до истечения срока действия квалификационной отметки типа, не должен осуществлять обязанности, предоставляемые указанной квалификационной отметкой, до тех пор, пока он не пройдет проверку уровня профессиональной подготовки. В том, что касается **пунктов (a)(3) и (4)**, заявитель не должен осуществлять его/ее обязанности ни в одном из типов.

Раздел 4

Особые требования для категории "воздушные суда с энергетической системой увеличения подъемной силы"

FCL.720.PL Требования относительно опыта и необходимые условия для выдачи квалификационных отметок типа - воздушные суда с энергетической системой увеличения подъемной силы

Если иное не определено в данных о пригодности к эксплуатации, заявитель на выдачу первой квалификационной отметки типа для воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы должен выполнять следующие требования относительно опыта и соблюдать необходимые условия:

(a) для пилотов самолетов:

(1) являться владельцем CPL/IR(A) с теоретическими знаниями ATPL или владельцем ATPL(A);

(2) обладать сертификатом об окончании курса MCC;

(3) иметь более 100 часов налета в качестве пилота на самолетах с несколькими пилотами;

(4) иметь 40 часов летной подготовки на вертолетах;

(b) для пилотов вертолетов:

(1) являться владельцем CPL/IR(H) с теоретическими знаниями ATPL или владельцем ATPL/IR(H);

(2) обладать сертификатом об окончании курса MCC;

(3) иметь более 100 часов налета в качестве пилота на вертолетах с несколькими пилотами;

(4) иметь 40 часов летной подготовки на самолетах;

(c) для пилотов, обладающих квалификацией, позволяющей им совершать полеты на самолетах и на вертолетах:

(1) являться владельцем как минимум CPL(H);

(2) обладать IR и теоретическим знанием ATPL или ATPL для самолетов или для вертолетов;

(3) обладать сертификатом об окончании курса MCC на самолетах или вертолетах;

(4) иметь не менее 100 часов налета в качестве пилота на вертолетах или самолетах с несколькими пилотами;

(5) иметь 40 часов летной подготовки на самолетах или вертолетах, при необходимости, если пилот не имеет опыта в качестве ATPL или на самолетах с несколькими пилотами.

FCL.725.PL Летная подготовка для выдачи квалификационных отметок типа - воздушные суда с энергетической системой увеличения подъемной силы

Часть летной подготовки, входящая в курс обучения для получения квалификационной отметки типа для самолетов с энергетической системой увеличения подъемной силы, должна быть пройдена как на воздушном судне, так и на тренажере FSTD, который имитирует воздушное судно и который соответствующим образом сертифицирован для указанных целей.

FCL.740.PL Продление срока действия - воздушные суда с энергетической системой увеличения подъемной силы

(a) Продление срока действия. Для продления срока действия квалификационных отметок типа для воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы заявитель

должен:

(1) пройти проверку уровня профессиональной подготовки в соответствии с [Дополнением 9](#) к настоящей Части в соответствующем типе воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы в течение трех месяцев, непосредственно предшествующих дате окончания срока действия квалификационной отметки;

(2) в течение срока действия квалификационной отметки, выполнить как минимум:

(i) 10 секторов маршрута в качестве пилота соответствующего типа воздушного судна с энергетической системой увеличения подъемной силы;

(ii) 1 сектор маршрута в качестве пилота соответствующего типа воздушного судна с энергетической системой увеличения подъемной силы самолета или FFS, при осуществлении полета с экзаменатором. Указанный сектор маршрута может быть пройден во время проверки уровня профессиональной подготовки.

(3) Пилот, который работает у эксплуатанта, осуществляющего коммерческие воздушные перевозки и утвержденного в соответствии с действующими требованиями летной эксплуатации, и который прошел проверку уровня профессиональной подготовки операторов в сочетании с проверкой уровня профессиональной подготовки для продления срока действия квалификационной отметки типа, освобождается от выполнения требования, указанного в [пункте \(2\)](#).

(b) Заявитель, который не может пройти проверку уровня профессиональной подготовки по всем частям до истечения срока действия квалификационной отметки типа, не должен осуществлять обязанности, предоставляемые указанной квалификационной отметкой, до тех пор, пока он не пройдет проверку уровня профессиональной подготовки.

Раздел 5

Особые требования для категории "дирижабль"

FCL.720.As Необходимые условия для выдачи квалификационных отметок типа - дирижабли

Если иное не определено в данных о пригодности к эксплуатации, заявитель на выдачу первой квалификационной отметки типа для дирижаблей должен выполнять следующие требования относительно опыта и соблюдать необходимые условия:

(a) для дирижаблей с несколькими пилотами:

(1) иметь 70 часов налета в качестве PIC на дирижаблях;

(2) обладать сертификатом об удовлетворительном окончании курса MCC на дирижаблях.

(3) Заявителю, который не соблюдает требования [пункта \(2\)](#), должна быть выдана квалификационная отметка типа с привилегиями, ограниченными осуществлением только функций второго пилота. Ограничение должно быть снято, как только пилот на дирижабле выполнит 100 часов налета в качестве PIC или первого пилота под руководством.

FCL.735.As Курс подготовки относительно взаимодействия между членами экипажа - дирижабли

(a) Курс подготовки MCC должен включать в себя как минимум:

(1) 12 часов теоретической подготовки и упражнений; и

(2) 5 часов практической подготовки MCC;

Необходимо использовать тренажеры FNPT II или III, предназначенные для MCC, FTD 2/3 или FFS.

(b) Курс обучения MCC должен быть окончен в АТО в течение 6 месяцев.

(c) В случае если курс MCC не сочетался с курсом подготовки относительно квалификационной отметки типа, по окончании курса обучения MCC заявитель должен получить сертификат об окончании.

(d) Заявитель, окончивший обучение MCC для любой другой категории воздушного судна,

освобождается от выполнения требований, указанных в [пункте \(а\)](#).

FCL.740.As Продление срока действия квалификационных отметок типа - дирижабли

(а) Продление срока действия. Для продления срока действия квалификационных отметок типа для дирижаблей заявитель должен:

(1) пройти проверку уровня профессиональной подготовки в соответствии с [Дополнением 9](#) к настоящей Части в соответствующем типе дирижаблей, в течение трех месяцев, непосредственно предшествующих дате окончания срока действия квалификационной отметки; и

(2) в течение срока действия квалификационной отметки получить не менее двух часов налета в качестве пилота соответствующего типа дирижабля. Продолжительность проверки уровня профессиональных знаний засчитывается относительно указанных двух часов.

(3) Продление срока действия IR(As), при наличии, может сочетаться с проверкой уровня профессиональной подготовки для продления срока действия квалификационной отметки класса или типа.

(b) Заявитель, который не может пройти проверку уровня профессиональной подготовки по всем частям до истечения срока действия квалификационной отметки типа, не должен осуществлять обязанности, предоставляемые указанной квалификационной отметкой, до тех пор, пока он не пройдет проверку уровня профессиональной подготовки.

Подраздел I Дополнительные квалификационные отметки

FCL.800 Квалификационные отметки о высшем пилотаже

(а) Владельцы свидетельства пилота с привилегиями пилотирования самолетов или TMGs должны совершать полеты с выполнением фигур высшего пилотажа, только когда они обладают квалификационной отметкой о высшем пилотаже в соответствии с настоящим пунктом.

(b) Заявители на получение квалификационной отметки о высшем пилотаже должны:

(1) после получения свидетельства иметь не менее 30 часов налета в качестве PIC на самолетах или TMGs;

(2) окончить курс обучения в ДТО или в АТО, включающий в себя:

(i) теоретическую подготовку в соответствии с квалификационной отметкой;

(ii) не менее 5 часов подготовки к выполнению фигур высшего пилотажа на самолетах или TMGs, использующих для полета мощность двигателя.

(c) Обязанности квалификационной отметки о высшем пилотаже должны ограничиваться выполнением фигур высшего пилотажа на самолетах или TMGs, использующих для полета мощность двигателя, в зависимости от того, на каком воздушном судне были выполнены требования [параграфов \(b\)\(1\) и \(b\)\(2\)\(ii\)](#). Настоящее ограничение должно быть снято по заявлению, если пилот успешно выполнил не менее 3 тренировочных полетов с инструктором на самолетах или TMGs, использующих для полета мощность двигателя, в соответствующих случаях, охватывая всю учебную программу для высшего пилотажа.

(d) Заявители на получение квалификационной отметки о высшем пилотаже, которые также имеют квалификационную отметку класса TMG и обязанности в отношении высшего пилотажа для планеров с привилегиями, должны:

(1) быть освобождены от получения квалификационной отметки о высшем пилотаже, ограниченной самолетами, согласно [параграфу \(с\)](#), если они выполнили требования [параграфов \(b\)\(1\) и \(b\)\(2\)\(ii\)](#) на самолетах; или

(2) получить полный зачет относительно требований [параграфа \(b\)](#) для выдачи квалификационной отметки о высшем пилотаже, ограниченной TMGs, использующими для полета мощность двигателя. Указанное ограничение должно быть снято по заявлению, если пилот прошел подготовку, определенную в [параграфе \(с\)](#).

FCL.805 Квалификационные отметки относительно буксировки планера и баннера

(a) Владельцы свидетельства пилота с привилегиями на пилотирование самолетов или TMG должны осуществлять буксировку планеров или баннеров только, если они обладают соответствующей квалификационной отметкой для буксировки планера и баннера.

(b) Заявители на получение квалификационной отметки для буксировки планера должны:

(1) иметь не менее 30 часов налета в качестве PIC и 60 взлетов и посадок на самолетах, если деятельность должна осуществляться на самолетах, или TMG, если деятельность должна осуществляться на TMG, выполненные после выдачи свидетельства;

(2) окончить курс обучения в DTO или в АТО, включающий в себя:

(i) теоретическую подготовку относительно эксплуатационного процесса и процедур буксировки;

(ii) не менее 10 часов тренировочных полетов, во время которых производится буксировка планера, в том числе 5 тренировочных полетов с инструктором; и

(iii) кроме владельцев SPL, 5 ознакомительных полетов на планере, который запускается при помощи воздушного судна.

(c) Заявители на получение квалификационной отметки для буксировки баннера должны:

(1) иметь не менее 100 часов налета и 200 взлетов и посадок в качестве PIC на самолетах или TMG после выдачи свидетельства. Как минимум 30 из указанных часов должны быть получены на самолетах, если деятельность должна осуществляться на самолетах, или на TMG, если деятельность должна осуществляться на TMG;

(2) окончить курс обучения в DTO или в АТО, включающий в себя:

(i) теоретическую подготовку относительно эксплуатационного процесса и процедур буксировки;

(ii) не менее 10 часов тренировочных полетов, во время которых производится буксировка баннера, в том числе 5 полетов с инструктором.

(d) Обязанности квалификационных отметок относительно буксировки планеров и баннеров должны ограничиваться самолетами или TMGs, в зависимости от того, на каком воздушном судне проводилась летная подготовка. В том, что касается буксировки баннера, обязанности должны ограничиваться способом буксировки, используемым для летной подготовки. Обязанности расширяются, если пилоты успешно выполнили как минимум 3 тренировочных полета с инструктором, охватывающих всю учебную программу относительно буксировки на любом воздушном судне и способ буксировки для буксировки баннера.

(e) Для того чтобы осуществлять обязанности квалификационных отметок относительно буксировки планера или баннера, владелец квалификационной отметки должен выполнить не меньше 5 буксировок в течение последних 24 месяце.

(f) Если пилот не выполняет требования [пункта \(e\)](#), он должен выполнить недостающие буксировки с инструктором или под его руководством, прежде чем возобновлять осуществление привилегий.

(g) Заявители на получение квалификационной отметки относительно буксировки планера или баннера на TMGs в соответствии с настоящим пунктом должны получить полный зачет относительно требований [параграфов \(b\)](#) или [\(c\)](#), соответственно, если они имеют квалификационную отметку относительно буксировки планера или баннера, в соответствующих случаях, или если они выполнили все требования для выдачи указанной квалификационной отметки.

FCL.810 Квалификационная отметка в отношении ночного полета

(a) Самолеты, TMGs, дирижабли.

(1) Заявители в срок, не превышающий 6 месяцев, должны пройти курс обучения в DTO или в АТО, для того чтобы осуществлять обязанности LAPL или PPL для самолетов, TMGs или дирижаблей в условиях VFR ночью. Курс должен включать в себя:

(i) теоретическую подготовку;

(ii) как минимум 5 часов налета ночью на соответствующей категории воздушного судна, в том числе не менее 3 часов подготовки с инструктором, включающих в себя как минимум 1 час наземной навигации и как минимум 1 трассовый полет с инструктором протяженностью не менее 50 км (27 NM), и 5 самостоятельных взлетов и 5 самостоятельных посадок с полной остановкой.

(2) Прежде чем проходить подготовку ночью, владельцы LAPL должны пройти базовую подготовку для полетов по приборам, необходимую для выдачи PPL.

(3) Если заявители обладают квалификационной отметкой для однодвигательных самолетов с поршневым двигателем (наземного базирования) и квалификационной отметкой класса для TMG, они могут выполнять требования [пункта \(1\)](#) в одном из классов или в обоих классах.

(4) Заявители на получение квалификационной отметки в отношении ночного полета для самолетов или TMGs в соответствии с настоящим подпараграфом должны получить полный зачет относительно требований [подпараграфов \(1\) и \(2\)](#), если они имеют квалификационную отметку в отношении ночного полета на TMG или если они выполнили все требования для получения указанной квалификационной отметки.

(b) Вертолеты. Если обязанности PPL для вертолетов должны осуществляться в условиях VFR ночью, заявитель должен:

(1) иметь не менее 100 часов налета в качестве пилота вертолета после выдачи свидетельства, в том числе не менее 60 часов в качестве PIC на вертолете и 20 часов, полученных во время трассового полета;

(2) окончить курс обучения в DTO или в АТО. Курс должен быть окончен в течение 6 месяцев и должен включать в себя:

(i) 5 часов теоретической подготовки;

(ii) 10 часов подготовки к полетам по приборам на вертолете с инструктором; и

(iii) 5 часов налета ночью, из которых не менее трех часов подготовки с инструктором, в том числе 1 час наземной навигации и 5 самостоятельных кругов полета ночью. Каждый круг должен включать в себя взлет и посадку.

(3) Заявителю, который является или являлся владельцем IR на самолете или TMG, засчитывается 5 часов относительно требования, указанного в [пункте \(2\)\(ii\)](#).

FCL.815 Квалификационная отметка относительно полетов над горной местностью

(a) Обязанности. Владелец квалификационной отметки относительно полетов над горной местностью вправе выполнять полеты на самолетах или TMGs в направлении той местности, в отношении которой соответствующие органы, назначенные государствами-членами ЕС, установили, что требуется указанная квалификационная отметка.

Владельцы LAPL или PPL с привилегиями совершать полеты на самолетах или TMGs могут получить первую квалификационную отметку относительно полетов над горной местностью:

(1) в отношении шасси, что дает привилегию совершать полеты на местность, не покрытую снегом; или

(2) в отношении лыжных шасси, что дает привилегию совершать полеты на местность, покрытую снегом.

(3) Обязанности первой квалификационной отметки могут быть распространены или на шасси, или на лыжные шасси, если пилот прошел соответствующий дополнительный ознакомительный курс, включающий в себя теоретическую подготовку и летную подготовку с инструктором по полетам над горной местностью.

(b) Курс обучения. Заявители на получение квалификационной отметки относительно полетов над горной местностью должны в течение 24 месяцев пройти курс теоретической подготовки и провести летную подготовку в DTO или в АТО. Содержание курса должно соответствовать привилегиям запрашиваемой квалификационной отметки.

(c) Практический экзамен. После завершения обучения заявитель должен сдать практический экзамен квалифицированному для указанной цели экзаменатору. Практический экзамен должен включать в себя:

(1) устный экзамен на знание теории;

(2) 6 посадок как минимум в двух разных местностях, в отношении которых установлено требование о наличии квалификационной отметки для полетов над горной местностью, и не являющихся местом взлета.

(d) Срок действия. Квалификационная отметка относительно полетов над горной местностью действительна в течение 24 месяцев.

(e) Продление срока действия

Для продления срока действия квалификационной отметки относительно полетов над горной местностью заявители должны:

(1) совершить как минимум 6 посадок на поверхность, обозначенную как требующую квалификационной отметки относительно полетов над горной местностью, за последние 2 года;

(2) пройти проверку уровня профессиональной подготовки в соответствии с требованиями [пункта \(с\)](#).

(f) Возобновление. Если срок действия квалификационной отметки истек, заявитель должен выполнять требования [пункта \(е\)\(2\)](#).

FCL.820 Квалификационная отметка относительно летных испытаний

(a) Владельцы свидетельства пилота для самолетов или вертолетов должны действовать только в качестве PIC при проведении летных испытаний категории 1 или 2 согласно [Части-21](#), если они обладают квалификационной отметкой относительно летных испытаний.

(b) обязанность иметь квалификационную отметку относительно летных испытаний согласно [пункту \(а\)](#) должна распространять свое действие только на летные испытания, проводимые:

(1) на вертолетах, сертифицированных в соответствии со стандартом CS-27 или CS-29 или нормами летной годности, или которые должны быть сертифицированы в соответствии с указанными стандартами;

(2) на самолетах, которые должны быть сертифицированы или уже сертифицированы в соответствии:

(i) со стандартами CS-25 или эквивалентными нормами летной годности;

(ii) со стандартами CS-23 или эквивалентными нормами летной годности, за исключением самолетов с максимальной взлетной массой менее 2000 кг.

(c) Владелец квалификационной отметки относительно летных испытаний в рамках соответствующей категории воздушного судна вправе:

(1) в отношении квалификационной отметки относительно летных испытаний категории 1: осуществлять все категории летных испытаний или в качестве PIC, или в качестве второго пилота;

(2) в отношении квалификационной отметки относительно летных испытаний категории 2:

(i) осуществлять летные испытания категории 1:

- в качестве второго пилота; или

- в качестве PIC, в том, что касается указанных в [пункте \(b\)\(2\)\(ii\)](#) самолетов, за исключением самолетов, которые относятся к категории для регионального челночного сообщения или которые имеют приборную расчетную скорость пикирования свыше 0,6 числа Маха или максимальную высоту полета свыше 25 000 футов;

(ii) осуществлять все категории летных испытаний или в качестве PIC, или в качестве второго пилота;

(3) осуществлять полеты без квалификационной отметки типа или класса в значении [Подраздела Н](#), если только квалификационная отметка о летном испытании не должна использоваться для коммерческих воздушных перевозок.

(d) Заявители на первую выдачу квалификационной отметки относительно летных испытаний должны:

(1) являться владельцами как минимум CPL и IR в соответствующей категории воздушных судов;

(2) иметь не менее 1 000 часов налета в соответствующей категории воздушных судов, из которых как минимум 400 часов в качестве PIC;

(3) окончить соответствующий курс обучения в АТО для предполагаемого воздушного судна и категории полетов. Обучение должно охватывать как минимум следующие предметы:

- летно-технические характеристики;
- устойчивость и управляемость/пилотажные характеристики;
- бортовое оборудование;
- организация испытаний;
- управление рисками/безопасностью.

(е) Обязанности владельцев квалификационных отметок относительно летных испытаний могут распространяться на другую категорию летных испытаний и другую категорию воздушных судов, если они окончили дополнительный курс обучения в АТО.

FCL.825 Квалификационная отметка о допуске пилота к полетам по приборам на маршруте (EIR)

(а) Обязанности и условия

(1) Владелец квалификационной отметки о допуске пилота к полетам по приборам на маршруте (EIR) вправе осуществлять полеты днем по правилам полета по приборам (IFR) на этапе полета по маршруту на самолете, для которого выдана квалификационная отметка класса или типа. Обязанности могут распространяться на осуществление полетов ночью по IFR на этапе полета по маршруту, если пилот обладает квалификационной отметкой в отношении ночного полета в соответствии с [FCL.810](#).

(2) Владелец EIR должен только начать или продолжить полет, во время которого он/она планируют осуществление привилегий, предусмотренных его/ее квалификационной отметкой, если в последних имеющихся метеорологических данных говорится о том, что:

(i) погодные условия при отправлении таковы, что сектор полета с момента взлета и до запланированного перехода с VFR на IFR может быть выполнен в соответствии с VFR;

(ii) при расчетном времени прибытия на запланированный аэродром назначения погодные условия будут таковы, что сектор полета от перехода с IFR на VFR до приземления может осуществляться в соответствии с VFR.

(b) Необходимые условия. Заявители на получение EIR должны являться владельцами как минимум PPL(A) и должны иметь не менее 20 часов налета при трассовом полете в качестве PIC на самолетах.

(c) Курс обучения. Заявители на получение EIR в течение 36 месяцев должны пройти в АТО:

(1) как минимум 80-часовую теоретическую подготовку в соответствии с [FCL.615](#); и

(2) подготовку для полетов по приборам, в ходе которой:

(i) летная подготовка для EIR для однодвигательных воздушных судов должна включать в себя не менее 15 часов полета по приборам с инструктором; и

(ii) летная подготовка для EIR для многодвигательных воздушных судов должна включать в себя не менее 16 часов полетного времени по приборам с инструктором, из которых не менее 4 часов должны быть проведены на многодвигательных самолетах.

(d) Теоретические знания. До сдачи практического экзамена заявитель должен продемонстрировать уровень знания теории, соответствующий предоставленным привилегиям, по предметам, указанным в [FCL.615\(b\)](#).

(е) Практический экзамен. После окончания обучения заявитель должен сдать практический экзамен на самолете с IRE. Для EIR для многодвигательных воздушных судов практический экзамен сдается на многодвигательном самолете. Для EIR для однодвигательных воздушных судов экзамен сдается на однодвигательном самолете.

(f) Путем частичного отступления от [пунктов \(c\) и \(d\)](#) владелец EIR для однодвигательных воздушных судов, который также обладает квалификационной отметкой класса или типа для многодвигательных воздушных судов и в первый раз желает получить EIR для многодвигательных

воздушных судов, должен окончить курс в АТО, охватывающий не менее двух часов полетов по инструментам с инструктором в фазе полета по маршруту на многодвигательных самолетах, и должен сдать практический экзамен, указанный в [пункте \(е\)](#).

(g) Срок действия, продление срока действия и возобновление.

(1) Квалификационная отметка EIR действительна в течение одного года.

(2) Заявители на продление срока действия EIR должны:

(i) пройти проверку уровня профессиональной подготовки на самолетах в течение 3 месяцев, непосредственно предшествующих дате окончания срока действия квалификационной отметки; или

(ii) в течение 12 месяцев, предшествующих дате окончания срока действия квалификационной отметки, выполнить 6 часов полета в качестве PIC в соответствии с IFR и выполнить тренировочный полет не менее 1 часа с инструктором, обладающим привилегиями на проведения обучения для IR(A) или EIR.

(3) Для каждого последующего продления срока действия владелец EIR должен пройти проверку уровня профессиональной подготовки в соответствии с [пунктом \(g\)\(2\)\(i\)](#).

(4) Если срок действия EIR истек, для того чтобы возобновить обязанности, заявитель должен:

(i) пройти повышение квалификации у инструктора, обладающего привилегиями на обучение для IR(A) или EIR, для достижения необходимого уровня профессиональной подготовленности; и

(ii) пройти проверку уровня профессиональной подготовки.

(5) Если квалификационная отметка EIR не продлевалась или не возобновлялась в течение 7 лет с последней даты срока действия, владелец также должен будет сдать теоретические экзамены для EIR в соответствии с [FCL.615\(b\)](#).

(6) В том, что касается EIR для многодвигательных воздушных судов, проверка уровня профессиональной подготовки для продления срока действия или возобновления, а также тренировочный полет согласно [пункту \(g\)\(2\)\(ii\)](#) должны проводиться на многодвигательном самолете. Если пилот также обладает EIR для однодвигательных воздушных судов, посредством указанной проверки уровня профессиональной подготовки продлевается или возобновляется EIR для однодвигательных воздушных судов. Тренировочный полет, проведенный на многодвигательном самолете, также должен соответствовать требованиям о тренировочном полете в отношении EIR для однодвигательных воздушных судов.

(h) Если заявитель на получение EIR выполнил полетное время по приборам с инструктором с IRI(A) или FI(A), обладающим привилегией на обучение для IR или EIR, указанные часы могут быть засчитаны в отношении часов, указанных в [пункте \(c\)\(2\)\(i\)](#) и [\(ii\)](#), но не более 5 или 6 часов соответственно. 4 часа летной подготовки по инструментам на многодвигательных самолетах, требуемые в [пункте \(c\)\(2\)\(ii\)](#), не засчитываются.

(1) Для того чтобы определить количество часов, подлежащих зачету, и потребность в обучении, заявитель должен пройти предварительную оценку в АТО.

(2) Окончание летной подготовки по приборам, проведенной IRI(A) или FI(A), должно быть зафиксировано в специальных учетных сведениях о подготовке и подписано инструктором.

(i) Заявители на получение EIR, являющиеся владельцами PPL или CPL согласно Части-FCL и действительной IR(A), выданной третьей страной в соответствии с требованиями Приложения 1 к [Чикагской Конвенции](#), могут получить зачет в полном объеме относительно требований, указанных в [пункте \(c\)](#). Для того чтобы получить EIR, заявитель должен:

(1) успешно сдать практический экзамен для EIR;

(2) путем частичного отступления от [пункта \(d\)](#), продемонстрировать экзаменатору во время практического экзамена, что он/она обладает должным уровнем знаний в области воздушного права, метеорологии и планирования полета и летных характеристик (IR);

(3) иметь минимальный опыт не менее 25 часов полета согласно IFR в качестве PIC на

самолетах.

Подраздел J Инструкторы

Раздел 1 Общие требования

FCL.900 Сертификаты инструктора

(а) Общие положения. Лицо должно проводить только:

(1) летную подготовку на самолете, если он/она является владельцем:

(i) свидетельства пилота, выданной или признанной в соответствии с настоящим Регламентом;

(ii) сертификата инструктора, соответствующего проводимому обучению и выданного согласно настоящему Подразделу;

(2) комплексную летную подготовку или подготовку МСС на тренажерах, если он/она является владельцем сертификата инструктора, соответствующего проводимому обучению и выданного согласно настоящему Подразделу.

(b) Особые условия:

(1) ОГА может выдать специальный сертификат, предоставляющий обязанности для проведения летной подготовки, если соблюдение требований, установленных в настоящем Подразделе, невозможно в случае:

(i) ввода в эксплуатацию нового воздушного судна в государствах-членах ЕС или в парке воздушных судов оператора; или

(ii) внедрения новых курсов подготовки в настоящем Приложении (Часть-FCL).

Указанный сертификат должен ограничиваться тренировочными полетами, которые необходимы для ввода в эксплуатацию нового типа воздушного судна или для внедрения нового курса подготовки, и срок его действия в любом случае не должен превышать одного года.

(2) Владельцы сертификата, выданного в соответствии с [пунктом \(b\)\(1\)](#), которые хотят подать заявление о выдаче сертификата инструктора, должны выполнять необходимые условия и требования о продлении срока действия, установленные для указанной категории инструкторов. Безотносительно [FCL.905.TRI\(b\)](#) сертификат-TRI, выданный в соответствии с указанным под(параграфом), включает в себя обязанности по подготовке относительно выдачи сертификата TRI или SFI для соответствующего типа.

(c) Обучение за пределами территории государств:

(1) Путем частичного отступления от [пункта \(a\)](#), в случае если летная подготовка проводится в ходе курса обучения, утвержденного в соответствии с настоящим Приложением, за пределами территории, за которую государства несут ответственность согласно [Чикагской Конвенции](#), ОГА должен выдать сертификат инструктора заявителям, которые:

(i) являются владельцами летной свидетельства, которая отвечает всем следующим критериям:

(A) она соответствует Приложению 1 к [Чикагской Конвенции](#);

(B) в любом случае, она является как минимум CPL в соответствующей категории воздушного судна с соответствующей квалификационной отметкой или сертификатом;

(ii) соблюдают требования, установленные в настоящем Подразделе, для выдачи соответствующего сертификата инструктора;

(iii) демонстрируют ОГА должный уровень знаний относительно европейских правил авиационной безопасности, для того чтобы осуществлять обязанности, связанные с обучением, в

соответствии с настоящим Приложением.

(2) Сертификат должен ограничиваться предоставлением летной подготовки в ходе курса обучения, утвержденного в соответствии с настоящим Приложением, который отвечает всем следующим требованиям:

(i) проводится за пределами территории, за которую государства-члены ЕС несут ответственность согласно [Чикагской Конвенции](#);

(ii) предоставляется пилотам-студентам, обладающим достаточным уровнем знания языка, на котором проводится летная подготовка.

FCL.915 Общие обязательные условия и требования к инструкторам

(a) Общее положение

Заявителям на получение сертификата инструктора должно исполниться как минимум 18 лет.

(b) Дополнительные требования к инструкторам, предоставляющим летную подготовку на самолетах

Заявители, которые ходатайствуют о выдаче сертификата инструктора или уже обладают указанным сертификатом с привилегиями на проведение летной подготовки на самолете, должны:

(1) относительно обучения для свидетельства, являться как минимум владельцами свидетельства и, в случае [пункта FCL.900\(c\)](#), эквивалентной свидетельства, для которых должна проводиться летная подготовка;

(2) относительно обучения для квалификационных отметок, являться владельцами соответствующей квалификационной отметки или, в случае [пункта FCL.900\(c\)](#), эквивалентной квалификационной отметки, для которых должна проводиться летная подготовка;

(3) за исключением инструкторов по летным испытаниям (FTIs):

(i) иметь не менее 15 часов налета в качестве пилота класса или типа воздушного судна, на котором должна проводиться летная подготовка, из которых максимум 7 часов могут быть получены на тренажере FSTD, имитирующем класс или тип воздушного судна, при необходимости; или

(ii) пройти оценку компетентности для соответствующей категории инструкторов на воздушном судне указанного класса или типа; и

(4) иметь право осуществлять полеты в качестве PIC на воздушном судне во время указанной летной подготовки.

(c) Зачет относительно дополнительных сертификатов инструктора и в целях продления срока действия

(1) Полный зачет относительно навыков обучения и навыков, необходимых в учебе, может быть предоставлен:

(i) владельцам сертификата инструктора, которые подают заявление на получение дополнительных сертификатов инструктора; и

(ii) заявителям на получение сертификата инструктора, которые уже имеют сертификат инструктора.

(2) Часы, проведенные в качестве экзаменатора во время практических экзаменов или проверок уровня профессиональной подготовки, должны засчитываться в полном объеме относительно требований о продлении срока действия для всех существующих сертификатов инструкторов.

(d) Зачет относительно распространения на последующие типы должен учитывать соответствующие элементы, определенные в данных эксплуатационной пригодности.

(e) Дополнительные требования к обучению в рамках курса подготовки в соответствии с [FCL.745.A](#):

(1) В дополнение к [пункту \(b\)](#), до вступления в должность инструктора на курсе подготовки согласно [FCL.745.A](#) владельцы сертификата инструктора должны:

(i) иметь не менее 500 часов налета в качестве пилота на самолетах, включая 200 часов

летней подготовки;

(ii) после выполнения требований к опыту, указанных в [пункте \(е\)\(1\)\(i\)](#), пройти в АТО курс подготовки инструкторов по вопросам UPRT, в ходе которого компетентность заявителей должна постоянно оцениваться; и

(iii) по завершении курса получить свидетельство об окончании курса, выданное АТО, руководитель по подготовке (НТ) которой должен внести обязанности, определенные в [пункте \(е\)\(1\)](#), в летную книжку заявителя.

(2) Обязанности, указанные в [пункте \(е\)\(1\)](#), должны применяться только, если инструкторы в течение последнего года прошли повышение квалификации в АТО, в ходе которого руководитель по подготовке (НТ) удовлетворительно оценил компетенцию, требуемую для проведения обучения на курсе в соответствии с [пунктом FCL.745.A](#).

(3) Инструкторы, обладающие привилегиями, определенными в [пункте \(е\)\(1\)](#), могут выступать в роли инструкторов на курсе согласно [пункту \(е\)\(1\)\(ii\)](#), при условии, что они:

(i) имеют 25 часов летной подготовки в ходе обучения согласно [FCL.745.A](#);

(ii) прошли оценку компетентности для указанной обязанности; и

(iii) соблюдают требования, указанные в [пункте \(е\)\(2\)](#).

(4) Указанные обязанности должны быть занесены в летную книжку инструкторов и подписаны экзаменатором.

FCL.920 Профессиональная компетентность инструктора и оценка

Все инструкторы должны получить обучение относительно приобретения следующих профессиональных знаний:

- подготовка ресурсов;

- создание климата, способствующего учебе;

- предоставление знаний;

- интеграция преодоления ошибок и угрозы (ТЕМ) и управления ресурсами экипажа;

- эффективное использование времени для достижения целей подготовки;

- упрощение учебного процесса;

- оценка результатов обучаемых;

- контроль и проверка успеваемости;

- оценка учебных занятий;

- отчет о результатах.

FCL.925 Дополнительные требования к инструкторам для MPL

(a) Инструкторы, которые проводят подготовку для MPL, должны:

(1) успешно окончить курс подготовки инструкторов для MPL в АТО; и

(2) в дополнение к этому, для основной фазы, промежуточной фазы и фазы повышенной сложности интегрированного курса подготовки MPL:

(i) обладать опытом в пилотировании воздушного судна с несколькими пилотами; и

(ii) пройти первичную подготовку для управления ресурсами экипажа у оператора коммерческих воздушных перевозок, утвержденного в соответствии с действующими требованиями летной эксплуатации.

(b) Курс подготовки инструкторов MPL

(1) Курс обучения для инструкторов MPL должен включать в себя не менее 14 часов подготовки.

После окончания курса обучения заявитель должен пройти оценку профессиональной компетентности инструктора и оценку знаний компетентностного подхода к подготовке.

(2) Оценка должна состоять из практической демонстрации летной подготовки в соответствующей фазе курса обучения MPL. Указанная оценка должна проводиться экзаменатором, квалифицированным в соответствии с [Подразделом К](#).

(3) После успешного завершения курса обучения MPL, АТО должна выдать заявителю квалификационный сертификат инструктора для MPL.

(с) Для того чтобы сохранить обязанности, инструктор в течение последних 12 месяцев в рамках курса обучения MPL должен провести:

(1) 1 занятие на тренажере, продолжительностью не менее 3 часов;

(2) 1 авиационное учение, продолжительностью не менее 1 часа, включающее в себя 2 взлета и 2 посадки.

(d) Если инструктор не выполняет требования [пункта \(с\)](#), до осуществления привилегий по проведению летной подготовки для MPL он/она должны:

(1) пройти повышение квалификации в АТО для достижения уровня подготовки, необходимого для прохождения оценки профессиональной компетентности инструктора;

(2) пройти оценку профессиональной компетентности инструктора согласно [пункту \(b\)\(2\)](#).

FCL.930 Курс обучения

(a) Заявитель на получение сертификата инструктора должен окончить теоретический курс и пройти летную подготовку в АТО. Заявитель на получение сертификата инструктора для планеров или аэростатов может окончить теоретический курс и пройти летную подготовку в DTO.

(b) В дополнение к отдельным элементам, предусмотренным в настоящем Приложении (Часть-FCL) для каждой категории инструкторов, курс должен содержать элементы, установленные в [пункте FCL.920](#).

FCL.935 Оценка компетентности

(a) За исключением инструктора для взаимодействия между членами экипажа (MCCI), инструктора, проводящего комплексную летную подготовку на тренажерах (STI), инструктора для квалификационной отметки о полетах над горной местностью (MI) и инструктора по летным испытаниям (FTI), заявитель на получение сертификата инструктора должен пройти оценку компетентности в соответствующей категории воздушного судна, в соответствующем классе или типе воздушного судна или на соответствующем FSTD, для того чтобы продемонстрировать экзаменатору, квалифицированному в соответствии с [Подразделом К](#) настоящего Приложения, способность обучать пилотов-студентов уровню, требуемому для получения соответствующей свидетельства, квалификационной отметки или сертификата.

(b) Указанная оценка должна включать в себя следующее:

(1) демонстрацию профессиональной компетентности в соответствии с [FCL.920](#) во время предполетной подготовки, послеполетной подготовки и теоретического обучения;

(2) устные теоретические экзамены на земле, предполетный и послеполетный инструктаж, а также демонстрационные действия в полете на воздушном судне соответствующего класса или типа или на соответствующем тренажере FSTD, используемом для летной подготовки.

(3) упражнения, необходимые для оценки профессиональной компетентности инструктора.

(с) Оценка должна проводиться на воздушном судне того же класса или типа или на тренажере FSTD, которые использовались во время летной подготовки.

(d) Если для продления срока действия сертификата инструктора требуется оценка компетентности, заявитель, который не смог пройти указанную оценку до даты истечения срока действия сертификата инструктора, не должен осуществлять обязанности, предусмотренные указанным сертификатом, до успешного прохождения оценки.

FCL.940 Срок действия сертификатов инструкторов

За исключением MI и без ущерба действию [пунктов FCL.900\(b\)\(1\)](#) и [FCL.915 \(e\)\(2\)](#), сертификаты инструктора действительны в течение 3 лет.

FCL.945 Обязанности инструкторов

После окончания тренировочного полета для продления срока действия квалификационной отметки класса SEP или TMG в соответствии с [FCL.740.A \(b\)\(1\)](#) и только в случае выполнения всех прочих установленных в [FCL.740.A \(b\)\(1\)](#) критериев для продления срока действия, инструктор должен проставить в свидетельства заявителя новую дату истечения срока действия квалификационной отметки или сертификата, если он уполномочен для указанной цели ОГА, ответственным за свидетельство заявителя.

Раздел 2

Особые требования для пилота-инструктора - FI

FCL.905.FI - Обязанности и условия FI

Пилот-инструктор (FI) вправе проводить летную подготовку для выдачи, продления срока действия или возобновления:

- (a) PPL и LAPL в соответствующей категории воздушного судна;
- (b) квалификационных отметок класса и типа для воздушных судов с одним пилотом, за исключением технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом;
- (c) квалификационных отметок класса и типа для самолетов с одним пилотом, за исключением технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом, при эксплуатации несколькими пилотами, при условии, что FIs отвечают любому следующему условию:
 - (1) владеют или владели сертификатом TRI для самолетов с несколькими пилотами;
 - (2) выполнили все следующие действия:
 - (i) имеют не менее 500 часов в качестве пилотов при эксплуатации несколькими пилотами на самолетах;
 - (ii) прошли курс подготовки для MCCI в соответствии с [пунктом FCL.930.MCCI](#);
 - (d) квалификационных отметок типа для дирижаблей с одним или несколькими пилотами;
 - (e) CPL в соответствующей категории воздушного судна, при условии, что FIs имеют не менее 200 часов летной подготовки на указанной категории воздушного судна;
 - (f) квалификационной отметки в отношении ночного полета, при условии, что FIs отвечают всем следующим условиям:
 - (1) квалифицированы на осуществление полетов ночью в соответствующей категории воздушного судна;
 - (2) продемонстрировали квалифицированному в соответствии с [пунктом \(j\)](#) FI способность проводить обучение ночью;
 - (3) выполняют требования относительно опыта полетов ночью согласно [пункту FCL.060\(b\)\(2\)](#);
 - (g) квалификационной отметки относительно буксирования или квалификационной отметки о высшем пилотаже при условии, что указанные обязанности предоставлены и FI продемонстрировал FI, квалифицированному в соответствии с [пунктом \(j\)](#), способность проводить обучение для указанных квалификационных отметок;
 - (h) EIR или IR в соответствующей категории воздушного судна, при условии, что FIs отвечают всем следующим условиям:
 - (1) имеют не менее 200 часов налета в соответствии с IFR, из которых не более 50 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на тренажерах FFS, FTD 2/3 или FNPT II;
 - (2) в качестве пилотов-студентов окончили курс обучения IRI и прошли оценку компетентности для сертификата IRI;
 - (3) соблюдают требования [пунктов FCL.915.CRI\(a\)](#), [FCL.930.CRI](#) и [FCL.935](#) для многодвигательных самолетов и [пунктов FCL.910.TRI\(c\)\(1\)](#) и [FCL.915.TRI\(d\)\(2\)](#) для многодвигательных вертолетов;
 - (i) квалификационных отметок класса или типа для многодвигательных воздушных судов с одним пилотом, за исключением технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом, при условии, что они отвечают следующим требованиям:
 - (1) в отношении самолетов, соблюдают требования [пунктов FCL.915.CRI\(a\)](#), [FCL.930.CRI](#) и

FCL.935;

(2) в отношении вертолетов, соблюдают требования **пунктов FCL.910.TRI(c)(1) и FCL.915.TRI(d)(2);**

(j) сертификатов FI, IRI, CRI, STI или MI, при условии, что они отвечают всем следующим условиям:

(1) они имеют как минимум 500 часов летной подготовки в соответствующей категории воздушного судна;

(2) они прошли оценку компетентности в соответствии с **FCL.935** в соответствующей категории воздушного судна и продемонстрировали экзаменатору летчиков-инструкторов (FIE) способность проводить подготовку для соответствующего сертификата;

(к) MPL, при условии, что FIs отвечают всем следующим условиям:

(1) для основного этапа полета подготовки имеют не менее 500 часов налета в качестве пилота самолетов, в том числе не менее 200 часов летной подготовки;

(2) для базового этапа подготовки:

(i) являются владельцами IR для многодвигательных самолетов и обладают привилегией проводить обучение для IR;

(ii) имеют не менее 1500 часов налета при пилотировании воздушного судна с экипажем, состоящим из нескольких человек;

(3) в отношении пилотов-инструкторов (FIs), которые уже имеют квалификацию в качестве инструктора для интегрированных курсов ATP(A) или CPL(A)/IR, требование **пункта (2)(ii)** может быть заменено требованием об окончании структурированного курса обучения, охватывающего следующее:

(i) квалификацию MCC;

(ii) наблюдение за пятью занятиями по летной подготовке в Фазе 3 курса MPL;

(iii) наблюдение за пятью занятиями по летной подготовке в Фазе 4 курса MPL;

(iv) наблюдение за пятью занятиями по летной переподготовке в условиях, максимально приближенных к реальным, для операторов;

(v) содержание курса MCCI.

В указанном случае FIs должны провести свои первые пять занятий под руководством TRI(A), MCCI(A) или SFI(A), квалифицированных для летной подготовки MPL.

FCL.910.FI - Ограниченные обязанности FI

(а) Обязанности пилота-инструктора (FI) ограничиваются проведением летной подготовки под руководством FI для той категории воздушных судов, которая определена DTO или АТО для указанной цели, в следующих случаях:

(1) для выдачи PPL и LAPL;

(2) на всех интегрированных курсах на уровне PPL, в том, что касается самолетов и вертолетов;

(3) для квалификационных отметок класса и типа для однодвигательных воздушных судов с одним пилотом, за исключением технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом;

(4) для квалификационных отметок в отношении ночного полета, буксировки или о высшем пилотаже.

(b) При проведении подготовки под руководством в соответствии с **пунктом (а)** пилот-инструктор (FI) не должен иметь право разрешать пилотам-студентам осуществлять первые самостоятельные полеты и первые самостоятельные трассовые полеты.

(c) Ограничения согласно **пунктам (а) и (b)** должны быть исключены из сертификата FI, если пилот-инструктор (FI) выполнил как минимум:

(1) для FI(A), 100 часов летной подготовки на самолетах или TMG, а также в дополнение к этому осуществлял руководство как минимум 25 самостоятельными полетами пилота-студента;

(2) для FI(H), 100 часов летной подготовки на вертолетах, а также в дополнение к этому

осуществлял руководство как минимум 25 самостоятельными летными учениями пилота-студента;
(3) для FI(As), 15 часов летной подготовки или 50 взлетов в рамках летной подготовки, полностью охватывающих программу подготовки для выдачи PPL(As).

FCL.915.FI - Необходимые условия FI

Заявитель на получение сертификата FI должен:

(a) в отношении FI(A) и FI(H):

(1) пройти как минимум 10-часовую подготовку относительно полетов по приборам на соответствующей категории воздушного судна, из которых не более 5 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на тренажере FSTD;

(2) выполнить 20 часов трассового полета по правилам визуального полета (VFR) на соответствующей категории воздушного судна в качестве PIC; и

(b) в дополнение к этому, для FI(A):

(1) являться владельцем как минимум CPL(A); или

(2) являться владельцем как минимум PPL(A) и:

(i) за исключением FI(A), проводящего обучение только для LAPL(A), сдать экзамен на знание теории для CPL, который может быть принят без завершения курса теоретической подготовки CPL и который не является действительным для выдачи CPL; и

(ii) иметь не менее 200 часов налета на самолетах или TMG, из которых 150 часов в качестве PIC;

(3) выполнить не менее 30 часов полета на одномоторном самолете с поршневым двигателем, из которых не менее пяти часов должны быть получены в течение 6 месяцев, предшествующих предварительному летному испытанию, установленному в [FCL.930.FI\(a\)](#);

(4) провести трассовый полет согласно VFR в качестве PIC, в том числе полет, протяженностью не менее 540 км (300 NM), в ходе которого необходимо выполнить посадки с полной остановкой на двух различных аэродромах;

(c) в дополнение к этому, для FI(H), иметь в общем 250 часов налета в качестве пилота на вертолетах, из которых:

(1) не менее 100 часов должны быть получены в качестве PIC, если заявитель является владельцем как минимум CPL(H); или

(2) не менее 200 часов в качестве PIC, если заявитель является владельцем как минимум PPL(H) и сдал экзамен на знание теории для CPL, который может быть принят без завершения курса теоретической подготовки CPL и который не является действительным для выдачи CPL; и

(d) для FI(As), иметь 500 налета на дирижаблях в качестве PIC, из которых 400 часов должны быть проведены в качестве PIC, обладающего CPL(As).

FCL.930.FI - Курс обучения FI

(a) Заявители на получение сертификата FI должны пройти специальное предварительное летное испытание с пилотом-инструктором (FI), квалифицированным в соответствии с [FCL.905.FI\(i\)](#), в течение 6 месяцев, предшествующих началу курса; при этом оценивается их способность к выполнению курса обучения. Указанное предварительное летное испытание должно основываться на проверке уровня профессиональной подготовки для квалификационных отметок класса и типа, установленных в [Дополнении 9](#) к настоящей Части.

(b) Курс обучения FI должен включать:

(1) 25 часов преподавания и обучения;

(2) не менее 100 часов теоретической подготовки, в том числе тесты на успеваемость;

(3) (i) в отношении FI(A) и (H), не менее 30 часов летной подготовки, из которых 25 часов должны являться летной подготовкой с инструктором, из которых 5 часов должны быть проведены на тренажерах FFS, FNPT I или II или FTD 2/3;

(ii) в отношении FI(As), не менее 20 часов летной подготовки, из которых 15 часов должны являться летной подготовкой с инструктором;

(4) Заявителям на получение сертификата FI в другой категории воздушного судна, которые

являются или являлись владельцами FI(A), (H) или (As), засчитывается 55 часов относительно требования, указанного в [пункте \(b\)\(2\)](#).

(c) Заявители на получение сертификата FI, которые владеют или владели любым другим сертификатом инструктора, выданным в соответствии с настоящим Приложением, должны считаться соблюдающими требования [пункта \(b\)\(1\)](#).

FCL.940.FI - Продление срока действия и возобновление для FI

(a) Продление срока действия

(1) Для продления срока действия сертификата FI, владельцы должны выполнить как минимум два из следующих трех требований до окончания срока действия сертификата FI:

(i) они провели:

(A) в отношении FI(A) и FI(H), не менее 50 часов летной подготовки в соответствующей категории воздушного судна в качестве FIs, TRIs, CRIs, IRIs, MIs или экзаменаторов. Если должен продлеваться срок действия привилегий на обучение для IR, как минимум 10 из указанных 50 часов должны являться летной подготовкой для IR и должны быть получены в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих дате окончания срока действия сертификата FI;

(B) в отношении FI(As), не менее 20 часов летной подготовки на дирижаблях в качестве FIs, IRIs или экзаменаторов. Если должен продлеваться срок действия привилегий на обучение для IR, 10 из указанных часов должны являться летной подготовкой для IR и должны быть получены в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих дате окончания срока действия сертификата FI;

(ii) они прошли повышение квалификации для инструкторов в качестве FI в АТО или в компетентном органе. FI(B)s и FI(S)s могут пройти указанное повышение квалификации для инструкторов в DTO;

(iii) они прошли оценку компетентности в соответствии с [пунктом FCL.935](#) в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих дате окончания срока действия сертификата FI.

(2) Как минимум для каждого второго последующего продления срока действия в отношении FI(A) или FI(H), или каждого третьего продления срока действия в отношении FI(As), владельцы соответствующего сертификата FI должны проходить оценку компетентности в соответствии с [FCL.935](#).

(b) Возобновление.

Если срок действия сертификата FI истек, заявители в течение 12 месяцев до даты подачи заявки на возобновление должны пройти повышение квалификации для инструкторов в качестве FI в АТО или в компетентном органе, в случае FI(B) или FI(S) - в АТО, в DTO или компетентном органе, а также должны пройти оценку компетентности в соответствии с [пунктом FCL.935](#).

Раздел 4

Особые требования к инструкторам по квалификационной отметке типа - TRI

FCL.905.TRI - Обязанности и условия TRI

(a) Инструктор TRI вправе проводить обучение:

(1) для продления срока действия и возобновления IR при условии, что инструктор TRI является владельцем действительной IR;

(2) для выдачи сертификата TRI или SFI при условии, что владелец соблюдает все следующие условия:

(i) он имеет не менее 50 часов опыта обучения в качестве TRI или SFI в соответствии с настоящим Регламентом или Регламентом (EC) 965/2012;

(ii) он осуществил программу летной подготовки соответствующей части курса обучения TRI согласно [пункту FCL.930.TRI\(a\)\(3\)](#) во исполнение требований руководителя подготовки АТО;

(3) в отношении TRI для самолетов с одним пилотом:

(i) для выдачи, продления срока действия и возобновления квалификационных отметок типа для технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом при условии, что заявитель хочет получить обязанности для пилотирования самолетов с одним пилотом.

Обязанности TRI(SPA) могут распространяться на летную подготовку для квалификационных отметок типа для технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом в пилотировании воздушного судна с несколькими пилотами при условии, что TRI соблюдает любое из следующих условий:

(A) является или являлся владельцем сертификата TRI для самолетов с несколькими пилотами;

(B) имеет не менее 500 часов налета на самолетах при пилотировании с несколькими пилотами и прошел курс подготовки MCCI в соответствии с [пунктом FCL.930.MCCI](#).

(ii) в отношении курса MPL на базовом этапе при условии, что его/ее обязанности распространяются на пилотирование воздушных судов с несколькими пилотами, и он/она является или являлся(лась) владельцем сертификата FI(A) или IRI(A);

(4) в отношении TRI для самолетов с несколькими пилотами:

(i) для выдачи, продления срока действия и возобновления квалификационных отметок типа для:

(A) самолетов с несколькими пилотами;

(B) технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом, если заявитель хочет получить обязанности для пилотирования самолетов с несколькими пилотами;

(ii) обучения MCC;

(iii) курса MPL на основной фазе, промежуточной фазе и фазе повышенной сложности при условии, что для основной фазы они являются или являлись владельцами сертификата FI(A) или IRI(A);

(5) в отношении TRI для вертолетов:

(i) для выдачи, продления срока действия и возобновления квалификационных отметок типа в отношении вертолетов;

(ii) обучения MCC при условии, что он/она являются владельцами квалификационной отметки типа для вертолетов с несколькими пилотами;

(iii) распространение IR(H) для однодвигательных вертолетов на IR(H) для многодвигательных вертолетов;

(6) в отношении TRI для воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы:

(i) выдачи, продления срока действия и возобновления квалификационных отметок типа для воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы;

(ii) обучения MCC.

(b) Обязанности TRI включают в себя право проводить практическую оценку ЕВТ у оператора ЕВТ при условии, что инструктор соблюдает требования в отношении стандартизации инструкторов ЕВТ у указанного оператора ЕВТ.

FCL.910.TRI - Ограниченные обязанности TRI

(a) Общее положение. В случае если обучение TRI проводится только на тренажерах FSTD, обязанности TRIs ограничиваются обучением на FSTDs. Однако указанное ограничение должно включать в себя следующие обязанности при выполнении на воздушном судне:

(1) трассового полета под руководством (LIFUS), при условии, что курс обучения TRI включал в себя подготовку, определенную в [пункте FCL.930.TRI\(a\)\(4\)\(i\)](#);

(2) отработки посадки, при условии, что курс обучения TRI включал в себя подготовку, определенную в [пункте FCL.930.TRI\(a\)\(4\)\(ii\)](#); или

(3) тренировочного полета, определенного в [пункте FCL.060\(c\)\(2\)](#), при условии, что курс

обучения TRI включал в себя подготовку, указанную в [пунктах \(а\)\(1\) или \(а\)\(2\)](#).

Ограничения FSTD должны быть сняты, если TRIs прошли оценку компетентности на воздушном судне.

(b) TRIs для самолетов и воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы - TRI(A) и TRI(PL). Обязанности TRIs ограничиваются типом самолета или воздушного судна с энергетической системой увеличения подъемной силы, на которых проводились подготовка и оценка компетентности. Если иное не определено в OSD, для распространения привилегий TRIs на другие типы, TRIs должны:

(1) в течение 12 месяцев, предшествующих подаче заявления, выполнить не менее 15 секторов маршрута, включая взлеты и посадки на применяемом типе воздушного судна, из которых максимум 7 секторов могут быть пройдены на тренажере FSTD;

(2) пройти соответствующие части технической подготовки и летной подготовки соответствующего курса TRI;

(3) пройти соответствующие разделы оценки компетентности в соответствии с [пунктом FCL.935](#), для того чтобы продемонстрировать экзаменатору FIE или TRE, квалифицированному в соответствии с [Подразделом К](#) настоящего Приложения, свою способность проводить обучение пилотов уровню, необходимому для выдачи квалификационной отметки типа, в том числе предполетную подготовку, послеполетную подготовку и теоретическую подготовку.

Обязанности TRIs распространяются на последующие варианты в соответствии с OSD, если TRIs прошли соответствующие части технической подготовки и летной подготовки соответствующего курса TRI.

(c) TRIs для вертолетов - TRI(H).

(1) Обязанности TRIs(H) ограничиваются типом вертолета, на котором проводилась оценка компетентности для выдачи сертификата TRI. Если иное не определено в OSD, обязанности TRIs должны распространяться на другие типы, если TRIs:

(i) прошли соответствующие части технической подготовки и летной подготовки курса TRI;

(ii) в течение 12 месяцев, предшествующих дате подачи заявления, выполнили не менее 10 часов полетов на соответствующем типе вертолета, из которых максимум 5 часов могут быть получены на FFS или FTD 2/3; и

(iii) прошли соответствующие разделы оценки компетентности в соответствии с [пунктом FCL.935](#), для того чтобы продемонстрировать экзаменатору FIE или TRE, квалифицированному в соответствии с [Подразделом К](#) настоящего Приложения, свою способность проводить обучение пилотов уровню, необходимому для выдачи квалификационной отметки типа, в том числе предполетную подготовку, послеполетную подготовку и теоретическую подготовку.

Обязанности TRIs распространяются на последующие варианты в соответствии с OSD, если TRIs прошли соответствующие части технической подготовки и летной подготовки соответствующего курса TRI.

(2) До того как обязанности TRI(H) будут распространены с привилегий осуществлять полеты с одним пилотом на обязанности осуществлять полеты с несколькими пилотами на том же типе вертолета, владелец должен иметь не менее 100 часов налета при пилотировании указанного типа вертолета несколькими пилотами.

(d) Безотносительно указанных выше пунктов владельцы сертификата TRI, которые получили квалификационную отметку типа в соответствии с [пунктом FCL.725\(e\)](#), вправе распространить свои обязанности TRI на новый тип воздушного судна.

FCL.915.TRI - Необходимые условия для TRI

Заявитель на получение сертификата TRI должен:

(a) являться владельцем свидетельства пилота CPL, MPL или ATPL на соответствующей категории воздушного судна;

(b) для сертификата TRI(MPA):

(1) иметь 1500 часов налета в качестве пилота на самолетах с несколькими пилотами; и

(2) в течение 12 месяцев, предшествующих подаче заявления, выполнил 30 секторов маршрута, включая взлеты и посадки, в качестве PIC или второго пилота на применяемом типе самолета, из которых 15 секторов могут быть пройдены на тренажере FFS, имитирующем указанный тип;

(с) для сертификата TRI(SPA):

(1) в течение 12 месяцев, предшествующих дате подачи заявления, выполнил 30 секторов маршрута, включая взлеты и посадки, в качестве PIC на применяемом типе самолета, из которых максимум 15 секторов могут быть пройдены на тренажере FSTD, имитирующем указанный тип; и

(d) для TRI(H):

(1) для сертификата TRI(H) для однодвигательных вертолетов с одним пилотом: иметь 250 часов налета в качестве пилота на вертолете;

(2) для сертификата TRI(H) для многодвигательных вертолетов с одним пилотом: иметь 500 часов налета в качестве пилота вертолетов, в том числе 100 часов в качестве PIC на многодвигательных вертолетах с одним пилотом;

(3) для сертификата TRI(H) для вертолетов с несколькими пилотами: иметь 1000 часов налета в качестве пилота на вертолетах, в том числе:

(i) 350 часов в качестве пилота на вертолетах с несколькими пилотами; или

(ii) для заявителей, которые уже являются владельцами сертификата TRI(H) для многодвигательных вертолетов с одним пилотом, 100 часов в качестве пилота указанного типа при пилотировании воздушного судна несколькими пилотами.

(4) Владельцы сертификата FI(H) получают зачет в полном объеме относительно требований [пунктов \(1\) и \(2\)](#) на соответствующем вертолете с одним пилотом;

(е) для TRI(PL):

(1) иметь 1500 часов налета в качестве пилота на самолетах с несколькими пилотами, на самолетах с энергетической системой увеличения подъемной силы или на вертолетах с несколькими пилотами; и

(2) в течение 12 месяцев, предшествующих подаче заявления, выполнил 30 секторов маршрута, включая взлеты и посадки, в качестве PIC или второго пилота на применяемом типе самолета с энергетической системой увеличения подъемной силы, из которых 15 секторов могут быть пройдены на тренажере FFS, имитирующем указанный тип.

FCL.930.TRI - Курс обучения TRI

(а) Курс обучения TRI должен проводиться на воздушном судне только в случае отсутствия тренажера FSTD и должен включать в себя как минимум:

(1) 25 часов преподавания и обучения;

(2) 10 часов технической подготовки, в том числе проверку уровня технических знаний, подготовку планов занятий и развитие навыков обучения в классе/на тренажере;

(3) 5 часов летной подготовки на соответствующем воздушном судне или тренажере FSTD, имитирующем указанное воздушное судно, для воздушных судов с одним пилотом и 10 часов для воздушных судов с несколькими пилотами или на тренажере FSTD, имитирующем указанное воздушное судно;

(4) в соответствующих случаях следующую подготовку:

(i) дополнительную специальную подготовку до выполнения трассового полета под руководством (LIFUS);

(ii) дополнительную специальную подготовку до выполнения отработки посадки. Указанная подготовка на FSTD должна включать в себя обучение действиям в аварийных ситуациях относительно воздушного судна.

(b) Заявители, которые являются или являлись владельцами сертификата инструктора, должны получить зачет в полном объеме относительно требования [пункта \(а\)\(1\)](#).

(с) Заявитель на получение сертификата TRI, который является владельцем сертификата SFI для соответствующего типа, должен получить зачет в полном объеме относительно требования

указанного параграфа для выдачи сертификата TRI, ограниченного летной подготовкой на тренажерах.

FCL.935.TRI - Оценка компетентности TRI

(а) Оценка компетентности TRI для MPA и PL должна проводиться на FFS. В случае отсутствия доступа к FFS, следует использовать воздушное судно.

(б) Оценка компетентности TRI для технически сложных самолетов и вертолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом должна проводиться на любом из следующих устройств:

- (1) на соответствующем доступном тренажере FFS;
- (2) в случае отсутствия доступа к FFS, на FSTD(s) и воздушном судне совместно;
- (3) в случае отсутствия доступа к FSTD, на воздушном судне.

FCL.940.TRI - Продление срока действия и возобновление для TRI

(а) Продление срока действия

(1) Самолеты

Для продления срока действия сертификата TRI(A) заявители в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих дате окончания срока действия сертификата, должны выполнить как минимум два из следующих трех требований:

(i) проведение одной из следующих частей полного курса обучения квалификационной отметке типа: занятие на тренажере, продолжительностью не менее трех часов, или авиационное учение, продолжительностью не менее одного часа, включающее в себя как минимум 2 взлета и 2 посадки;

(ii) повышение квалификации инструктора в качестве TRI(A) в АТО;

(iii) прохождение оценки компетентности в соответствии с [пунктом FCL.935](#). Заявители, которые выполнили требование [пункта FCL.910.TRI\(b\)\(3\)](#), считаются выполнившими настоящее требование.

(2) Вертолеты и воздушные суда с энергетической системой увеличения подъемной силы

Для продления срока действия сертификата TRI (H) или TRI(PL) заявители в течение срока действия сертификата TRI должны выполнить как минимум два из следующих трех требований:

(i) пройти не менее 50 часов летной подготовки на каждом типе воздушного судна, относительно которого они обладают привилегиями инструктора, или на тренажере FSTD, имитирующем указанные типы, из которых не менее 15 часов должны быть получены в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих дате окончания срока действия сертификата TRI. В отношении TRI(PL), указанные часы летной подготовки должны быть получены в качестве TRI, или экзаменатора по квалификационным отметкам типа (TRE), или в качестве SFI, или экзаменатора в отношении комплексной подготовки пилота на тренажере (SFE). В отношении TRI(H) также должно учитываться время, полученное в качестве FIs, инструктора по квалификационным отметкам о допуске пилота к полетам по приборам (IRI), инструктора по комплексной подготовке на тренажерах (STI) или в качестве экзаменатора любого типа;

(ii) пройти в АТО повышение квалификации инструкторов в качестве TRI(H) или TRI(PL), соответственно;

(iii) в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих дате окончания срока действия сертификата пройти оценку компетентности в соответствии с [пунктами FCL.935, FCL.910.TRI\(b\)\(3\)](#) или [FCL.910.TRI\(c\)\(3\)](#), в соответствующих случаях.

(3) Как минимум для каждого второго продления срока действия сертификата TRI владельцы должны проходить оценку компетентности в соответствии с [пунктом FCL.935](#).

(4) Если TRIs являются владельцами сертификата в отношении более одного типа воздушного судна в рамках той же категории, оценка компетентности, проведенная на одном из указанных типов воздушного судна, продлевает срок действия сертификата TRI для других имеющихся типов в рамках той же категории воздушных судов, если иное не определено в OSD.

(5) Особые требования для продления срока действия сертификата TRI(H)

Инструктор TRI(H), обладающий сертификатом FI(H) в отношении определенного типа, считается выполняющим требования, указанные в [пункте \(а\)](#). В этом случае сертификат TRI(H) действителен до истечения срока действия сертификата FI(H).

(b) Возобновление

Для возобновления сертификата TRI заявители в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих дате подачи заявления, должны пройти оценку компетентности в соответствии с [пунктом FCL.935](#) и выполнить следующие требования:

(1) в отношении самолетов:

(i) не менее 30 секторов маршрута, включая взлеты и посадки, на применяемом типе самолета, из которых не более 15 секторов могут быть пройдены на FFS;

(ii) пройти в качестве TRI в АТО повышение квалификации для инструкторов, которое должно охватывать соответствующие элементы курса обучения TRI;

(2) в отношении вертолетов и воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы:

(i) не менее 10 часов налета, включая взлеты и посадки на применяемом типе воздушного судна, из которых не более 5 часов могут быть получены на FFS или FTD 2/3;

(ii) пройти в качестве TRI в АТО повышение квалификации для инструкторов, которое должно охватывать соответствующие элементы курса обучения TRI.

(3) Если заявители владели сертификатом в отношении более одного типа воздушного судна в рамках той же категории, оценка компетентности, проведенная на одном из указанных типов воздушного судна, возобновляет действие сертификата TRI для других имеющихся типов в рамках той же категории воздушных судов, если иное не определено в OSD.

Раздел 5

Особые требования к инструкторам по квалификационной отметке класса - CRI

FCL.905.CRI - Обязанности и условия CRI

(а) Инструктор CRI вправе проводить обучение для:

(1) выдачи, продления срока действия или возобновления квалификационной отметки класса или типа для самолетов с одним пилотом, за исключением технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом, если заявитель ходатайствует о привилегиях относительно пилотирования воздушных судов одним пилотом;

(2) квалификационной отметки относительно буксировки или квалификационной отметки о высшем пилотаже для категории "самолет", при условии, что инструктор CRI является владельцем соответствующей квалификационной отметки и продемонстрировал пилоту-инструктору (FI), квалифицированному в соответствии с [FCL.905.FI\(i\)](#), способность проводить обучение для указанной квалификационной отметки;

(3) распространения привилегий LAPL(A) на другой класс или вариант самолета.

(b) Обязанности CRI ограничиваются классом или типом самолетов, на котором проводилась оценка компетентности инструктора. Обязанности CRI должны распространяться на другие классы или типы, если инструктор CRI в течение 12 последних месяцев выполнил:

(1) 15 часов налета в качестве PIC на самолетах соответствующего класса или типа самолета;

(2) один тренировочный полет на правом кресле под руководством другого квалифицированного для указанного класса или типа инструктора CRI или FI, который занимает другое кресло пилота.

(ba) Обязанности CRI охватывают обучение для квалификационных отметок класса и типа для самолетов с одним пилотом, за исключением технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом, при пилотировании несколькими пилотами, при

условии, что CRIIs соблюдают следующие условия:

(1) владеют или владели сертификатом TRI для самолетов с несколькими пилотами;

(2) имеют не менее 500 часов налета на самолетах при пилотировании несколькими пилотами и прошли курс обучения MCCI в соответствии с [пунктом FCL.930.MCCI](#).

(с) Заявители для CRI для многодвигательных самолетов, являющиеся владельцами сертификата CRI для однодвигательных самолетов, должны выполнить условия для CRI, установленные в [FCL.915.CRI\(a\)](#), и требования [FCL.930.CRI\(a\)\(3\)](#) и [FCL.935](#).

FCL.915.CRI - Необходимые условия для CRI

Заявитель на выдачу сертификата CRI должен выполнить как минимум:

(а) для многодвигательных самолетов:

(1) 500 часов налета в качестве пилота на самолетах;

(2) 30 часов в качестве PIC на соответствующем классе или типе самолета;

(b) для однодвигательных самолетов:

(1) 300 часов налета в качестве пилота на самолетах;

(2) 30 часов в качестве PIC на соответствующем классе или типе самолета.

FCL.930.CRI - Курс обучения CRI

(а) Курс обучения для CRI должен включать в себя как минимум:

(1) 25 часов подготовки преподаванию и обучению;

(2) 10 часов технической подготовки, в том числе проверку уровня технических знаний, подготовку планов занятий и развитие навыков обучения в классе/на тренажере;

(3) 5 часов летной подготовки на многодвигательных самолетах или на тренажере FSTD, имитирующем тот же класс или тип самолета, в том числе не менее 3 часов на самолете, или как минимум 3 часа летной подготовки на однодвигательных самолетах, проводимой инструктором FI(A), квалифицированным в соответствии с [пунктом FCL.905.FI\(j\)](#).

(b) Заявители, являющиеся или являвшиеся владельцами сертификата инструктора, получают зачет в полном объеме относительно требования [пункта \(а\)\(1\)](#).

FCL.940.CRI - Продление срока действия и возобновление для CRI

(а) Для продления срока действия сертификата CRI заявители в течение срока действия сертификата CRI должны выполнить как минимум два из следующих трех требований:

(1) провести не менее 10 часов летной подготовки в роли CRI. Если заявители обладают привилегиями CRI как для однодвигательных самолетов, так и для многодвигательных самолетов, 10 часов летной подготовки должны быть в равной степени разделены между однодвигательными и многодвигательными самолетами;

(2) пройти повышение квалификации в качестве CRI в АТО или в компетентном органе;

(3) пройти оценку компетентности в соответствии с [пунктом FCL.935](#) для многодвигательных или однодвигательных самолетов соответственно.

(b) Как минимум для каждого второго продления срока действия сертификата CRI владельцы должны выполнять требование [пункта \(а\)\(3\)](#).

(с) Возобновление

Если срок действия сертификата CRI истек, он может быть возобновлен, если заявители в течение 12 месяцев до подачи заявления на возобновление:

(1) прошли повышение квалификации в качестве CRI в АТО или в компетентном органе;

(2) прошли оценку компетентности согласно [пункту FCL.935](#).

Раздел 6

Особые требования к инструктору по квалификационной отметке о допуске пилота к полетам по приборам - IRI

FCL.905.IRI - Обязанности и условия IRI

(а) Инструктор по квалификационной отметке о допуске к полетам по приборам (IRI) вправе проводить обучение для выдачи, продления срока действия и возобновления EIR или IR в соответствующей категории воздушных судов.

(б) Особые требования для курса MPL. Для того чтобы проводить базовую подготовку на курсе MPL, инструктор IRI(A) должен:

(1) являться владельцем IR для многодвигательных самолетов; и

(2) иметь не менее 1500 часов налета при пилотировании воздушного судна с экипажем, состоящим из нескольких человек.

(3) В отношении инструктора IRI, уже квалифицированного в качестве инструктора для интегрированных курсов ATP(A) или CPL(A)/IR, требование [пункта \(б\)\(2\)](#) может быть заменено прохождением курса, предусмотренного в [параграфе FCL.905.FI\(j\)\(3\)](#).

FCL.915.IRI - Необходимые условия для IRI

Заявитель на получение сертификата IRI должен:

(а) в случае IRI(A):

(1) для проведения обучения на тренажерах FSTDs во время утвержденного курса обучения в АТО иметь не менее 200 часов налета по правилам полета по приборам (IFR) после выдачи BIR или IR, из которых не менее 50 часов должны быть получены на самолетах;

(2) для проведения обучения на самолете иметь не менее 800 часов налета по IFR, из которых не менее 400 часов должны быть получены на самолетах;

(3) в отношении заявителей на получение IRI(A) для многодвигательных самолетов, соответствовать требованиям [пунктов FCL.915.CRI\(a\), FCL.930.CRI и FCL.935](#);

(б) в отношении IRI(H):

(1) для проведения обучения на тренажерах FSTDs во время утвержденного курса обучения в АТО иметь не менее 125 часов налета по правилам полета по приборам (IFR) после выдачи IR, из которых не менее 65 часов должны быть временем полета по приборам на вертолетах;

(2) для проведения обучения на вертолете иметь не менее 500 часов налета по IFR, из которых не менее 250 часов должны быть временем полета по приборам на вертолетах; и

(3) в отношении заявителей на получение IR(H) для многодвигательных вертолетов - соответствовать требованиям [пункта FCL.905.FI\(h\)\(2\)](#);

(с) заявители на получение сертификата IRI(As) должны иметь не менее 300 часов налета по IFR, из которых не менее 100 часов должны быть временем полета по приборам на дирижаблях.

FCL.930.IRI - Курс обучения IRI

(а) Курс обучения для IRI должен включать в себя как минимум:

(1) 25 часов подготовки преподаванию и обучению;

(2) 10 часов технической подготовки, в том числе проверку уровня технических знаний приборов, подготовку планов занятий и развитие навыков обучения в классе;

(3) (i) для IRI(A), не менее 10 часов летной подготовки на самолете, тренажере FFS, FTD 2/3 или FPNT II. В случае если заявители обладают сертификатом FI(A), количество указанных часов уменьшается до 5;

(ii) для IRI(H), не менее 10 часов летной подготовки на вертолете, тренажере FFS, FTD 2/3 или FNPT II/III. В отношении заявителей, владеющих сертификатом FI(H), указанное количество часов сокращается как минимум до 5;

(iii) для IRI(As), не менее 10 часов летной подготовки на дирижабле, тренажере FFS, FTD 2/3 или FNPT II.

(б) Летная подготовка должна проводиться инструктором FI, квалифицированным в соответствии с [FCL.905.FI\(i\)](#).

(с) Заявители, которые являются или являлись владельцами сертификата инструктора, получают зачет в полном объеме относительно требования [пункта \(а\)\(1\)](#).

FCL.940.IRI - Продление срока действия и возобновление для IRI

Для продления срока действия и возобновления сертификата IRI, владелец должен

выполнять требования для продления срока действия и возобновления сертификата FI в соответствии с [FCL.940.FI](#).

Раздел 7

Особые требования к инструктору по подготовке на комплексных летных тренажерах - SFI

FCL.905.SFI - Обязанности и условия SFI

(а) Обязанности SFIs охватывают проведение комплексной летной подготовки на тренажерах в рамках соответствующей категории воздушного судна для:

(1) продления срока действия и возобновления IR, при условии, что инструкторы SFI владеют или владели IR в соответствующей категории воздушных судов;

(2) выдачи IR, при условии, что они владеют или владели IR в соответствующей категории воздушных судов и окончили курс подготовки IRI.

(б) Обязанности SFIs для самолетов с одним пилотом охватывают проведение комплексной летной подготовки на тренажерах для:

(1) для выдачи, продления срока действия и возобновления квалификационных отметок типа для технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом, если заявители ходатайствуют о привилегиях на пилотирование воздушного судна одним пилотом.

Обязанности SFIs для самолетов с одним пилотом могут распространяться на летную подготовку для квалификационных отметок для технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом при пилотировании воздушного судна несколькими пилотами, при условии, что они отвечают любому следующему условию:

(i) владеют или владели сертификатом TRI для самолетов с несколькими пилотами;

(ii) имеют не менее 500 часов налета на самолетах при пилотировании несколькими пилотами и прошли курс подготовки MCCI в соответствии с [пунктом FCL.930.MCCI](#);

(2) курсов подготовки MCC и MPL на базовом этапе, при условии, что обязанности SFIs(SPA) были распространены на пилотирование воздушного судна несколькими пилотами в соответствии с [пунктом \(1\)](#).

(с) Обязанности SFIs для самолетов с несколькими пилотами охватывают проведение комплексной летной подготовки на тренажерах для:

(1) для выдачи, продления срока действия и возобновления квалификационных отметок типа для самолетов с несколькими пилотами и, если заявители ходатайствуют о привилегиях на пилотирование воздушного судна несколькими пилотами, для технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом;

(2) курса обучения MCC;

(3) курса MPL на основном этапе, промежуточном этапе и этапе повышенной сложности, при условии, что для основного этапа они являются или являлись владельцами сертификата FI(A) или IRI(A);

(д) Обязанности SFIs для вертолетов охватывают проведение комплексной летной подготовки на тренажерах для:

(1) для выдачи, продления срока действия и возобновления квалификационных отметок для вертолета;

(2) обучения MCC, если инструкторы SFI обладают привилегиями на проведение подготовки для вертолетов с несколькими пилотами.

(е) Обязанности SFI включают в себя право проводить практическую оценку ЕВТ у оператора ЕВТ при условии, что инструктор соблюдает требования Приложения III (Часть-ORO) к Регламенту (ЕС) 965/2012 в отношении стандартизации инструкторов ЕВТ у указанного оператора ЕВТ.

FCL.910.SFI - Ограниченные обязанности SFI

Обязанности SFI должны ограничиваться тренажером FTD 2/3 или FFS типа воздушного судна, на котором проводился курс обучения для SFI.

Обязанности могут распространяться на другие тренажеры FSTD, имитирующие другие типы воздушных судов той же категории, если владельцы:

(а) окончили связанную с тренажерами часть курса на соответствующую квалификационную отметку;

(б) окончили соответствующие части технической подготовки и программу летной подготовки на FSTD соответствующего курса TRI;

(с) на полном курсе относительно квалификационной отметки типа провели на соответствующем типе воздушного судна не менее 3 часов летной подготовки, связанной с обязанностями SFI, под руководством и во исполнение требований экзаменатора TRE или SFE, квалифицированного для указанной цели.

Обязанности SFI должны распространяться на последующие варианты в соответствии с OSD, если SFI прошел соответствующие части технической подготовки типу и программу летной подготовки на FSTD соответствующего курса TRI.

FCL.915.SFI - Необходимые условия для SFI

Заявитель на получение сертификата SFI должен:

(а) являться владельцем или должен был являться владельцем CPL, MPL or ATPL в соответствующей категории воздушных судов;

(б) в течение 12 месяцев, предшествующих подаче заявления, пройти проверку уровня профессиональной подготовки для выдачи особой квалификационной отметки типа воздушного судна на тренажере FFS, имитирующем соответствующий тип; и

(с) в дополнение к этому, для SFI(A) для самолетов с несколькими пилотами или SFI(PL):

(1) иметь не менее 1 500 часов налета в качестве пилота на самолетах с несколькими пилотами или на воздушных судах с энергетической системой увеличения подъемной силы, при необходимости;

(2) в течение 12 месяцев, предшествующих подаче заявления, в качестве пилота или наблюдателя, выполнить как минимум:

(i) 3 сектора маршрута в кабине пилота соответствующего типа воздушного судна; или

(ii) 2 занятия на тренажере по программе летной подготовки в условиях, приближенных к реальным, проведенных квалифицированным летным экипажем в кабине пилота соответствующего типа. Указанные занятия на тренажерах должны включать в себя 2 полета, каждый продолжительностью не менее двух часов, между двумя различными аэродромами, и соответствующее предполетное планирование и послеполетное обсуждение.

(d) в дополнение к этому, для SFI(A) для технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом:

(1) иметь не менее 500 часов налета в качестве PIC на самолетах с одним пилотом;

(2) являться владельцем или должен был являться владельцем квалификационной отметки IR(A) для многодвигательных самолетов; и

(3) выполнять требования [пункта \(с\)\(2\)](#);

(е) в дополнение к этому, для SFI(H):

(1) в течение 12 месяцев, предшествующих подаче заявления иметь, в качестве пилота или наблюдателя, не менее 1 часа налета в кабине пилота соответствующего типа; и

(2) в отношении вертолетов с несколькими пилотами, иметь не менее 1000 часов летного опыта в качестве пилота на вертолетах, включая не менее 350 часов в качестве пилота на вертолетах с несколькими пилотами;

(3) в отношении многодвигательных вертолетов с одним пилотом иметь 500 часов налета в качестве пилота вертолетов, в том числе 100 часов в качестве PIC на многодвигательных вертолетах с одним пилотом;

(4) в отношении однодвигательных вертолетов с одним пилотом, иметь 250 часов налета в

качестве пилота на вертолетах.

FCL.930.SFI - Курс обучения SFI

(a) Курс обучения для SFI должен включать в себя:

(1) связанное с тренажером FSTD содержание соответствующего курса для квалификационной отметки типа;

(2) соответствующие части технической подготовки и содержание связанной с FSTD программы летной подготовки соответствующего курса обучения TRI;

(3) 25 часов преподавания и обучения.

(b) Заявитель на получение сертификата SFI, являющийся владельцем сертификата TRI для соответствующего типа, получает зачет в полном объеме относительно требований настоящего параграфа.

FCL.940.SFI - Продление срока действия и возобновление для SFI

(a) Продление срока действия

Для продления срока действия сертификата SFI заявители до истечения срока действия сертификата SFI должны выполнить как минимум два из следующих трех требований:

(1) провести не менее 50 часов в качестве инструкторов или экзаменаторов на тренажере FSTD, из которых не менее 15 часов должны быть проведены в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих дате истечения срока действия сертификата SFI;

(2) пройти повышение квалификации для инструкторов в качестве SFI в АТО;

(3) пройти соответствующие разделы оценки компетентности в соответствии с [пунктом FCL.935](#).

(b) В дополнение к этому, заявители должны пройти проверку уровня профессиональной подготовки для выдачи особых квалификационных отметок типа для воздушных судов на тренажере FFS, имитирующем типы, относительно которых они обладают привилегиями.

(c) Как минимум для каждого второго продления срока действия сертификата SFI владельцы должны выполнить требование [пункта \(a\)\(3\)](#).

(d) Если SFI владеет сертификатом в отношении более одного типа воздушного судна в рамках той же категории, оценка компетентности, проведенная на одном из указанных типов воздушного судна, продляет срок действия сертификата SFI для других имеющихся типов в рамках той же категории воздушных судов, если иное не определено в OSD.

(e) Возобновление

Для возобновления сертификата SFI заявители в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих подаче заявления на возобновление, должны отвечать всем следующим условиям:

(1) пройти повышение квалификации для инструкторов в качестве SFI в АТО;

(2) пройти оценку компетентности в соответствии с [пунктом FCL.935](#);

(3) сдать практический экзамен для выдачи особых квалификационных отметок типа для воздушных судов на тренажере FSTD, имитирующем типы, относительно которых возобновляются обязанности.

Раздел 8

Особые требования к инструкторам по взаимодействию между членами экипажа - МССИ

FCL.905.MCCI - Обязанности и условия МССИ

(a) Инструктор МССИ вправе проводить летную подготовку:

(1) во время практической части курсов МСС, не объединенных с подготовкой относительно квалификационной отметки типа; и

(2) в отношении МССИ(А), во время основной фазы интегрированного курса обучения MPL, при условии, что он/она является или являлся владельцем сертификата FI(А) или IRI(А).

FCL.910.MCCI - Ограниченные обязанности MCCI

Обязанности владельца сертификата MCCI ограничиваются тренажерами FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS, на которых проводилось обучение на курсе MCCI.

Обязанности могут распространяться на иные тренажеры FSTD, имитирующие другие типы воздушных судов, если владелец прошел практическую подготовку на курсе MCCI на указанном типе FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS.

FCL.915.MCCI- Необходимые условия для MCCI

Заявитель на получение сертификата MCCI должен:

(а) являться или должен был являться владельцем CPL, MPL или ATPL в соответствующей категории воздушных судов;

(b) иметь не менее:

(1) в отношении самолетов, дирижаблей и воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы: 1500 часов летного опыта в качестве пилота при пилотировании воздушного судна несколькими пилотами;

(2) в отношении вертолетов: 1000 часов летного опыта в качестве пилота при пилотировании воздушного судна с экипажем, состоящим из нескольких человек, из которых не менее 350 часов на вертолетах с несколькими пилотами.

FCL.930.MCCI - Курс обучения MCCI

(а) Курс обучения для MCCI должен включать в себя как минимум:

(1) 25 часов подготовки преподаванию и обучению;

(2) техническую подготовку относительно типа тренажера FSTD, на котором заявитель хочет проводить обучение;

(3) 3 часа практической подготовки, которая может являться летной подготовкой или подготовкой MCC на соответствующем тренажере FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS, под руководством инструкторов TRI, SFI или MCCI, выбранных АТО для указанной цели. Указанные часы летной подготовки под руководством должны включать в себя оценку компетентности заявителя согласно [FCL.920](#).

(b) Заявители, которые являются или являлись владельцами сертификата FI, TRI, CRI, IRI или SFI, получают зачет в полном объеме относительно требования [пункта \(а\)\(1\)](#).

FCL.940.MCCI - Продление срока действия и возобновление для MCCI

(а) Для продления срока действия сертификата MCCI заявитель в течение последних 12 месяцев срока действия сертификата MCCI должен выполнить требования [FCL.930.MCCI\(a\)\(3\)](#) на соответствующем типе тренажера FNPT II/III, FTD 2/3 или FFS.

(b) Возобновление. Если срок действия сертификата MCCI истек, заявитель должен выполнить требования [FCL.930.MCCI\(a\)\(2\)](#) и [\(3\)](#) на соответствующем типе тренажера FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS.

Раздел 9

Особые требования к инструктору по комплексной подготовке на тренажерах - STI

FCL.905.STI - Обязанности и условия STI

(а) Инструктор STI вправе осуществлять комплексную подготовку пилотов на летных тренажерах в соответствующей категории воздушных судов для:

(1) выдачи свидетельства;

(2) выдачи, продления срока действия или возобновления IR или квалификационной отметки класса или типа для воздушных судов с одним пилотом, за исключением технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом.

(b) Дополнительные обязанности для STI(A). Обязанности STI(A) должны включать в себя комплексную подготовку на летных тренажерах в ходе обучения ключевым летным навыкам на

интегрированном курсе обучения MPL.

FCL.910.STI - Ограниченные обязанности STI

Обязанности STIs должны ограничиваться тренажером FSTD, на котором проводился курс обучения для STI.

Обязанности могут распространяться на иные тренажеры FSTDs, имитирующие другие типы воздушных судов, если в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих подаче заявления, владельцы:

(а) окончили связанную с тренажерами FSTD часть курса CRI или TRI на соответствующем классе или типе воздушного судна, в отношении которого запрашиваются обязанности обучения;

(б) прошли соответствующий раздел проверки уровня профессиональной подготовки на FSTD, на котором должна проводиться летная подготовка, в соответствии с [Дополнением 9](#) к настоящему Приложению для соответствующего класса или типа воздушного судна.

Для инструкторов STIs(A), проводящих обучение только на BITD, проверка уровня профессиональной подготовки должна включать только те упражнения, которые требуются для практического экзамена для выдачи PPL(A);

(с) на курсе CPL, IR, PPL или на курсе относительно квалификационной отметки класса или типа провели как минимум три часа летной подготовки под руководством FI, CRI(A), IRI или TRI, назначенных для указанной цели АТО, включая как минимум 1 час летной подготовки под руководством FIE на соответствующей категории воздушного судна.

FCL.915.STI - Необходимые условия для STI

(а) Заявители на получение сертификата STI должны:

(1) являться владельцами или должны были в течение трех лет, предшествующих подаче заявления, являться владельцами летной свидетельства и соответствующих привилегий инструктора для курсов, на которых должно проводиться обучение;

(2) в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих подаче заявления, пройти на тренажере FNPT проверку уровня профессиональной подготовки для квалификационной отметки класса или типа.

Заявители на получение STI(A), желающие проводить обучение только на BITD, должны выполнить только те упражнения, которые требуются для практического экзамена для выдачи PPL(A);

(б) В дополнение к требованиям, указанным в [пункте \(а\)](#), заявители на выдачу сертификата STI(H), в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих подаче заявления, должны провести не менее 1 часа летного времени в качестве наблюдателя в кабине пилота соответствующего типа вертолета.

FCL.930.STI - Курс обучения STI

(а) Курс обучения для STI должен включать в себя не менее 3 часов летной подготовки относительно обязанностей STI на тренажере FFS, FTD 2/3 или FNPT II/III под руководством FIE. Указанные часы летной подготовки под руководством должны включать в себя оценку компетентности заявителя согласно [FCL.920](#).

Заявители для STI(A), желающие проводить обучение только на BITD, должны пройти летную подготовку на BITD.

(б) В отношении заявителей для STI(H) курс должен также включать в себя связанное с FFS содержание соответствующего курса TRI.

FCL.940.STI - Продление срока действия и возобновление сертификата STI

(а) Продление срока действия

Для продления срока действия сертификата STI заявители в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих истечению срока действия сертификата STI, должны соблюдать все следующие условия:

(1) провести не менее 3 часов летной подготовки на тренажере FSTD, в рамках полного курса CPL, IR, PPL или курса относительно квалификационной отметки класса или типа;

(2) на тренажере FSTD, на котором проводится летная подготовка, пройти соответствующие части проверки уровня профессиональной подготовки в соответствии с [Дополнением 9](#) к настоящему Приложению для соответствующего класса или типа воздушного судна.

В отношении инструкторов STIs(A), проводящих обучение только на ВІТD, проверка уровня профессиональной подготовки должна включать в себя только те упражнения, которые требуются для практического экзамена для выдачи PPL(A).

(b) Возобновление

Для возобновления сертификата STI заявители в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих подаче заявления на возобновление, должны:

(1) пройти повышение квалификации в качестве STI в АТО;

(2) на тренажере FSTD, на котором проводится летная подготовка, пройти соответствующие части проверки уровня профессиональной подготовки в соответствии с [Дополнением 9](#) к настоящему Приложению для соответствующего класса или типа воздушного судна.

В отношении инструктора STI(A), проводящего обучение только на ВІТD, проверка уровня профессиональной подготовки должна включать в себя только те упражнения, которые требуются для практического экзамена для выдачи PPL(A);

(3) на полном курсе CPL, IR, PPL или курсе относительно квалификационной отметки типа или класса провести не менее 3 часов летной подготовки под руководством инструктора FI, CRI, IRI или TRI, назначенного АТО для указанной цели, в том числе не менее одного часа летной подготовки под руководством экзаменатора пилотов-инструкторов (FIE).

Раздел 10

Инструктор для квалификационной отметки относительно полетов над горной местностью - МІ

FCL.905.MI - Обязанности и условия МІ

Инструктор МІ вправе проводить летную подготовку для выдачи квалификационной отметки относительно полетов над горной местностью.

FCL.915.MI - Необходимые условия для МІ

Заявитель на получение сертификата МІ должен:

(a) являться владельцем сертификата FI, CRI или TRI с привилегиями для самолетов с одним пилотом;

(b) являться обладателем квалификационной отметки относительно полетов над горной местностью.

FCL.930.MI - Курс обучения МІ

(a) Курс обучения для МІ должен включать в себя оценку компетентности заявителя в соответствии с [FCL.920](#).

(b) До посещения курса заявители для оценки их опыта и способности проводить курс обучения должны пройти предварительное летное испытание с инструктором МІ, являющимся владельцем сертификата FI.

FCL.940.MI - Срок действия сертификата МІ

Сертификат МІ действителен в течение срока действия сертификата FI, TRI или CRI.

Раздел 11

Особые требования к инструктору по летным испытаниям - FTI

FCL.905.FTI - Обязанности и условия FTI

(a) Инструктор по летным испытаниям (FTI) вправе проводить подготовку в рамках

соответствующей категории воздушных судов для:

(1) выдачи квалификационных отметок относительно летных испытаний категории 1 или 2, при условии, что он/она являются владельцами соответствующей категории квалификационной отметки относительно летных испытаний;

(2) выдачи сертификата FTI в рамках соответствующей категории квалификационной отметки относительно летного испытания, при условии, что инструктор имеет не менее двух лет опыта проведения обучения для выдачи квалификационных отметок относительно летных испытаний.

(b) Обязанности инструктора FTI, являющегося владельцем квалификационной отметки относительно летного испытания категории 1, включают в себя проведение летной подготовки также в отношении квалификационных отметок о летных испытаниях категории 2.

FCL.915.FTI - Необходимые условия для FTI

Заявитель на получение сертификата FTI должен:

(a) являться обладателем квалификационной отметки о летных испытаниях, выданной в соответствии с [FCL.820](#);

(b) иметь не менее 200 часов летных испытаний категории 1 или 2.

FCL.930.FTI - Курс обучения FTI

(a) Курс обучения для FTI должен включать в себя как минимум:

(1) 25 часов преподавания и обучения;

(2) 10 часов технической подготовки, в том числе проверку уровня технических знаний, подготовку планов занятий и развитие навыков обучения в классе/на тренажере;

(3) 5 часов практической летной подготовки под руководством инструктора FTI, квалифицированного в соответствии с [FCL.905.FTI\(b\)](#). Указанные часы летной подготовки должны включать в себя оценку компетентности заявителя в соответствии с [FCL.920](#).

(b) Зачет:

(1) Заявители, являющиеся или являвшиеся владельцами сертификата инструктора, получают зачет в полном объеме относительно требования [пункта \(a\)\(1\)](#).

(2) В дополнение к этому заявители, являющиеся или являвшиеся владельцами сертификата FI или TRI в соответствующей категории воздушных судов, должны получить зачет в полном объеме относительно требований [пункта \(a\)\(2\)](#).

FCL.940.FTI - Продление срока действия и возобновление для FTI

(a) Продление срока действия. Для продления срока действия сертификата FTI заявитель в течение срока действия сертификата FTI должен выполнить одно из следующих требований:

(1) провести как минимум:

(i) 50 часов летных испытаний, из которых 15 часов должны быть получены в течение 12 месяцев, предшествующих дате истечения срока действия сертификата FTI; и

(ii) 5 часов подготовки к летным испытаниям в течение 12 месяцев, предшествующих дате истечения срока действия сертификата FTI; или

(2) пройти повышение квалификации в качестве FTI в АТО. Повышение квалификации должно проходить на основе практических элементов летной подготовки курса обучения FTI в соответствии с [FCL.930.FTI\(a\)\(3\)](#) и включать в себя не менее 1 тренировочного полета под руководством инструктора FTI, квалифицированного согласно [FCL.905.FTI\(b\)](#).

(b) Возобновление. Если срок действия сертификата FTI истек, заявитель должен пройти повышение квалификации в качестве FTI в АТО. Повышение квалификации должно отвечать как минимум требованиям [FCL.930.FTI\(a\)\(3\)](#).

Подраздел К Экзаменаторы

Раздел 1 Общие требования

FCL.1000 Сертификаты экзаменатора

(а) Общие положения

Владельцы сертификата экзаменатора должны:

(1) если иное не определено в настоящем Приложении, обладать равнозначной свидетельством, квалификационной отметкой или сертификатом, соответствующим тем документам, которые дают им право проводить практические экзамены, проверки уровня профессиональной подготовки или оценки компетентности, а также обладать привилегиями на проведение обучения для этого;

(2) быть квалифицированы на осуществление деятельности в качестве PIC на воздушных судах во время практического экзамена, проверки уровня профессиональной подготовки или оценки компетентности, если они проводятся на воздушном судне.

(b) Особые условия:

(1) ОГА может выдать специальный сертификат, предоставляющий обязанности для проведения практических экзаменов, проверок уровня профессиональной подготовки и оценок компетентности, если соблюдение требований, установленных в настоящем Подразделе, невозможно вследствие ввода в эксплуатацию любого из следующего:

(i) нового воздушного судна в государстве или в парке воздушных судов оператора;

(ii) новых курсов обучения в настоящем Приложении.

Указанный сертификат должен ограничиваться практическими экзаменами, проверками уровня профессиональной подготовки и оценками компетентности, необходимыми для внедрения нового типа воздушного судна или нового курса обучения, и срок его действия в любом случае не должен превышать 1 год.

(2) Владельцы сертификата, выданного в соответствии с [пунктом \(b\)\(1\)](#), которые хотят подать заявление о получении сертификата экзаменатора, должны выполнять необходимые условия и требования о продлении срока действия, установленные для указанной категории сертификата экзаменатора.

(3) В случае отсутствия квалифицированного экзаменатора компетентные органы в каждом конкретном случае могут уполномочить инспекторов или экзаменаторов, которые не отвечают соответствующим требованиям к инструктору, квалификационной отметке типа или класса согласно [пункту \(а\)](#), проводить практические экзамены, проверки уровня профессиональной подготовки и оценки компетентности.

(с) Экзамены за пределами территории государства:

(1) Путем частичного отступления от [пункта \(а\)](#), в случае если практические экзамены и проверки уровня профессиональной подготовки проводятся за пределами территории, за которую согласно [Чикагской Конвенции](#) отвечают государства, ОГА должен выдать сертификат экзаменатора заявителям, которые являются владельцами летного свидетельства, соответствующей Приложению 1 к Чикагской Конвенции, при условии, что указанные заявители:

(i) являются владельцами как минимум эквивалентной свидетельства, квалификационной отметки или сертификата, для которых они вправе проводить практические экзамены, проверки уровня профессиональной подготовки и оценки компетентности, и в любом случае как минимум владельцами CPL;

(ii) квалифицированы выступать в роли PIC на воздушных судах во время практического экзамена или проверки уровня профессиональной подготовки, которые проводятся на воздушном судне;

(iii) выполняют требования, установленные в настоящем Подразделе, для выдачи соответствующего сертификата экзаменатора; и

(iv) демонстрируют ОГА должный уровень знаний относительно европейских правил

авиационной безопасности, для того чтобы осуществлять обязанности экзаменатора в соответствии с настоящим Приложением.

(2) Сертификат, указанный в [параграфе \(1\)](#), должен ограничиваться проведением практических экзаменов и проверок уровня профессиональной подготовки:

(i) за пределами территорий, за которые согласно [Чикагской Конвенции](#) отвечают государство; и

(ii) пилотов, обладающих достаточным уровнем знания языка, на котором проводится экзамен/проверка.

FCL.1005 Ограничение привилегий в случае личной заинтересованности

Экзаменаторы не должны проводить:

(a) практические экзамены или оценки компетентности заявителей для выдачи свидетельства, квалификационных отметок или сертификатов, которым они предоставили более 25% требуемой летной подготовки для свидетельства, квалификационной отметки или сертификата, относительно которых проводится практический экзамен или оценка компетентности; и

(b) практические экзамены, проверки уровня профессиональной подготовки или оценки компетентности, если они полагают, что на их объективность может что-то повлиять.

FCL.1010 Необходимые условия для экзаменаторов

Заявители на получение сертификата экзаменатора должны продемонстрировать:

(a) соответствующие знания, квалификацию и опыт относительно привилегий экзаменатора;

(b) что они в течение последних трех лет не подвергались никаким санкциям, в том числе приостановлению, ограничению или отмене действия выданных в соответствии с настоящей Частью свидетельства, квалификационных отметок или сертификатов, за несоблюдение Авиационных правил.

FCL.1015 Стандартизация экзаменаторов

(a) Заявитель на получение сертификата экзаменатора должен пройти курс стандартизации, проводимый ОГА или АТО и утвержденный ОГА.

(b) Курс стандартизации должен состоять из теоретической и практической подготовки и включать в себя как минимум:

(1) проведение двух практических экзаменов, проверок уровня профессиональной подготовки или оценок компетентности для свидетельства, квалификационных отметок или сертификатов, относительно которых заявитель ходатайствует о обязанности на проведение экзаменов и проверок;

(2) подготовку относительно соответствующих требований указанной части и соответствующих требований летной эксплуатации, относительно проведения практических экзаменов, проверок уровня профессиональной подготовки и оценок компетентности, а также документации и предоставления отчетности;

(3) инструктаж относительно национальных административных процедур, требований по защите персональных данных, ответственности, страхования от несчастного случая и вознаграждений;

(4) инструктаж относительно необходимости пересмотра и применения аспектов, указанных в [пункте \(3\)](#), при проведении практических экзаменов, проверок уровня профессиональной подготовки или оценок компетентности заявителя, для которых ОГА является не тот орган, который выдал сертификат экзаменатора; и

(5) инструкция относительно способа получения доступа к указанным национальным процедурам и регламентам других компетентных органов, при необходимости;

(c) Владельцы сертификата экзаменаторов не должны проводить практические экзамены, проверки уровня профессиональной подготовки или оценки компетентности заявителя, для которых ОГА является не тот орган, который выдал сертификат экзаменатора, кроме тех случаев, когда они пересмотрели последнюю имеющуюся информацию, содержащую соответствующие

национальные процедуры компетентного органа заявителя.

FCL.1020 Оценка компетентности экзаменатора

Заявители на получение сертификата экзаменатора должны продемонстрировать свою компетентность инспектору из компетентного органа или старшему экзаменатору, специально уполномоченному на это ОГА, отвечающим за сертификаты экзаменатора, посредством проведения практического экзамена, проверки уровня профессиональной подготовки или оценки компетентности в качестве экзаменатора, относительно которого подается ходатайство о привилегиях, в том числе инструктаж, проведение практического экзамена, проверки уровня профессиональной подготовки или оценки компетентности и оценки лица, для которого проводится экзамен, проверка или оценка, а также последующий анализ результатов и составление отчетной документации.

FCL.1025 Срок действия, продление срока действия и возобновление сертификатов экзаменатора

(a) Срок действия

Сертификат экзаменатора действителен в течение 3 лет.

(b) Продление срока действия

Для того чтобы продлить срок действия сертификата экзаменатора, владельцы должны отвечать всем следующим условиям:

(1) до истечения срока действия сертификата провести как минимум шесть практических экзаменов, проверок уровня профессиональной подготовки, оценок компетентности или этапов оценки ЕВТ в ходе изучения модуля ЕВТ;

(2) в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих окончанию срока действия сертификата, пройти курс по повышению квалификации для экзаменаторов, проводимый ОГА или АТО и утвержденный ОГА;

(3) один из практических экзаменов, одна из проверок уровня профессиональной подготовки, одна из оценок компетентности или один из этапов оценки ЕВТ, проведенные в соответствии с [пунктом \(1\)](#), должны быть пройдены в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих окончанию срока действия сертификата экзаменатора, и должны:

(i) быть оценены инспектором компетентного органа или старшим экзаменатором, специально уполномоченным на это ОГА, отвечающим за сертификаты экзаменатора; или

(ii) соответствовать требованиям в [пункте FCL.1020](#).

Если заявители, ходатайствующие о продлении срока действия сертификата, обладают привилегиями для более чем категории экзаменаторов, то с согласия компетентного органа возможно продление срока действия всех привилегий экзаменатора в случае, если заявители выполняют требования [пунктов \(b\)\(1\) и \(2\)](#) и [пункта FCL.1020](#) для одной из категорий сертификатов экзаменатора.

(c) Возобновление

Если срок действия сертификата истек, заявители до того, как они смогут возобновить осуществление привилегий, должны выполнить требования [пункта \(b\)\(2\)](#) и [пункта FCL.1020](#) в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих подаче заявления на возобновление.

(d) Срок действия сертификата экзаменатора должен быть продлен или возобновлен только, если заявители подтверждают постоянное соблюдение требований, установленных в [пунктах FCL.1010 и FCL.1030](#).

FCL.1030 Проведение практических экзаменов, проверок уровня профессиональной подготовки и оценок компетентности

(a) Во время проведения практических экзаменов, проверок уровня профессиональной подготовки и оценок компетентности экзаменаторы должны:

(1) гарантировать отсутствие языкового барьера при общении с заявителем;

(2) убедиться в том, что заявитель отвечает всем требованиям относительно квалификации, подготовки и опыта согласно настоящей Части для выдачи, продления срока действия или

возобновления свидетельства, квалификационной отметки или сертификата, в отношении которых проводится практический экзамен, проверка уровня профессиональной подготовки или оценка компетентности;

(3) сообщить заявителю о последствиях предоставления неполной, неточной или ложной информации, связанной с его подготовкой и летным опытом.

(b) После завершения практического экзамена или проверки уровня профессиональной подготовки экзаменатор должен:

(1) проинформировать заявителя о результатах экзамена. В случае если экзамен сдан частично или не сдан полностью, экзаменатор должен проинформировать заявителя о том, что он/она не может осуществлять обязанности квалификационной отметки до тех пор, пока все части экзамена не будут сданы. Экзаменатор должен подробно рассказать о любых дополнительных требованиях относительно подготовки и разъяснить заявителю право на обжалование;

(2) в случае прохождения проверки уровня профессиональной подготовки или оценки компетентности для продления срока действия или возобновления, проставить в свидетельстве или сертификате заявителя новую дату окончания срока действия квалификационной отметки или сертификата, если он уполномочен на это ОГА, отвечающим за свидетельство заявителя;

(3) представить заявителю подписанный отчет о практическом экзамене или проверке уровня профессиональной подготовки и незамедлительно направить копию указанного отчета ОГА, отвечающему за свидетельства заявителя, а также ОГА, который выдал сертификат экзаменатора. Указанный отчет должен включать в себя:

(i) заявление о том, что экзаменатор получил от заявителя информацию относительно его/ее опыта и подготовки и установил, что указанный опыт и подготовка соответствуют установленным в настоящей Части требованиям;

(ii) подтверждение того, что все требуемые авиационные маневры и упражнения были проведены, а также информацию об устном экзамене на знание теории, при необходимости. Если предмет не был сдан, экзаменатор должен указать причины для указанной оценки;

(iii) результат экзамена, проверки или оценки компетентности;

(iv) заявление о том, что экзаменатор пересмотрел и применил национальные процедуры и требования компетентного органа заявителя, если ОГА, отвечающий за свидетельства пилота, не является органом, выдавшим сертификат заявителя;

(v) копию сертификата экзаменатора с указанием сферы применения его/ее привилегий в качестве экзаменатора в случае проведения практических экзаменов, проверки уровня профессиональной подготовки или оценок компетентности заявителя, для которых ОГА не является органом, выдавшим сертификат экзаменатора.

(c) Экзаменаторы должны в течение 5 лет сохранять все учетные данные с указанием подробных сведений обо всех проведенных практических экзаменах, проверках уровня профессиональной подготовки и оценках компетентности и их результатах.

(d) По запросу компетентного органа, отвечающего за сертификат экзаменатора, или компетентного органа, отвечающего за свидетельство заявителя, экзаменатор должен предоставить все учетные сведения и все отчеты, а также любую другую информацию, требуемую для осуществления контроля.

Раздел 2

Особые требования к экзаменаторам по вопросам полета - FE

FCL.1005.FE - Обязанности и условия FE

(a) FE(A). Экзаменатор FE для самолетов вправе проводить:

(1) практические экзамены для выдачи PPL(A) и практические экзамены и проверки уровня профессиональной подготовки для соответствующих квалификационных отметок класса и типа для

воздушных судов с одним пилотом, за исключением технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом, при условии, что экзаменатор имеет не менее 1000 часов налета в качестве пилота на самолетах или TMG, включая не менее 250 часов летной подготовки;

(2) практические экзамены для выдачи CPL(A) и практические экзамены и проверки уровня профессиональной подготовки для соответствующих квалификационных отметок класса и типа для воздушных судов с одним пилотом, за исключением технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом, при условии, что экзаменатор имеет не менее 2000 часов налета в качестве пилота на самолетах или TMG, включая не менее 250 часов летной подготовки;

(3) практические экзамены и проверки уровня профессиональной подготовки для LAPL(A), при условии, что экзаменатор имеет не менее 500 часов налета в качестве пилота на самолетах или TMG, включая не менее 100 часов летной подготовки;

(4) практические экзамены для выдачи квалификационной отметки относительно полетов над горной местностью, при условии, что экзаменатор имеет не менее 500 часов налета в качестве пилота на самолетах или TMG, включая не менее 500 взлетов и посадок в рамках летной подготовки для квалификационной отметки о полетах над горной местностью;

(5) проверки уровня профессиональной подготовки для продления срока действия и возобновления EIR, при условии, что экзаменатор FE имеет не менее 1500 часов налета в качестве пилота на самолетах и выполняет требования [параграфа FCL.1010.IRE\(a\)\(2\)](#).

(b) FE(H). Экзаменатор FE для вертолетов вправе проводить:

(1) практические экзамены для выдачи PPL(H) и практические экзамены и проверки уровня профессиональной подготовки для внесенных в PPL(H) соответствующих квалификационных отметок типа для однодвигательных вертолетов с одним пилотом, при условии, что экзаменатор имеет 1000 часов налета в качестве пилота на вертолетах, включая не менее 250 часов летной подготовки;

(2) практические экзамены для выдачи CPL(H) и практические экзамены и проверки уровня профессиональной подготовки для внесенных в CPL(H) соответствующих квалификационных отметок типа для однодвигательных вертолетов с одним пилотом, при условии, что экзаменатор имеет 2000 часов налета в качестве пилота на вертолетах, включая не менее 250 часов летной подготовки;

(3) практические экзамены и проверки уровня профессиональной подготовки для внесенных в PPL(H) или в CPL(H) квалификационных отметок типа для многодвигательных вертолетов с одним пилотом, при условии, что экзаменатор выполнил требования в соответствии с [пунктами \(1\) или \(2\)](#) и является владельцем CPL(H) или ATPL(H) и, при необходимости, IR(H);

(4) практические экзамены и проверки уровня профессиональной подготовки для LAPL(H), при условии, что экзаменатор имеет не менее 500 часов налета в качестве пилота на вертолетах, включая не менее 150 часов летной подготовки.

(c) FE(As). Экзаменатор FE для дирижаблей вправе проводить практические экзамены для выдачи PPL(As) и CPL(As) и практические экзамены и проверки уровня профессиональной подготовки для соответствующих квалификационных отметок типа для дирижаблей, при условии, что экзаменатор имеет 500 часов налета в качестве пилота на дирижаблях, включая 100 часов летной подготовки.

FCL.1010.FE - Необходимые условия для FE

Заявитель на получение сертификата FE должен являться владельцем:
сертификата FI в соответствующей категории воздушных судов.

Раздел 3

Особые требования к экзаменаторам для квалификационной отметки типа - TRE

FCL.1005.TRE - Обязанности и условия TRE

(a) TRE(A) и TRE(PL). Экзаменатор TRE для самолетов или воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы вправе проводить:

(1) практические экзамены для первоначальной выдачи квалификационной отметки типа для самолетов или воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы;

(2) проверки уровня профессиональной подготовки для продления срока действия или возобновления квалификационных отметок типа и IR;

(3) практические экзамены для выдачи ATPL(A);

(4) практические экзамены для выдачи MPL, при условии, что экзаменатор выполнил требования [параграфа FCL.925](#);

(5) оценки компетентности для выдачи, продления срока действия или возобновления сертификатов TRI или SFI в соответствующей категории воздушных судов, при условии, что он провел в качестве TRE как минимум 3 года и прошел специальное обучение для оценки компетентности в соответствии с [пунктом FCL.1015\(b\)](#).

(b) TRE(H). Экзаменатор TRE(H) вправе проводить:

(1) практические экзамены и проверки уровня профессиональной подготовки для выдачи, продления срока действия или возобновления квалификационных отметок типа для вертолета;

(2) проверки уровня профессиональной подготовки для продления срока действия или возобновления IRs или для распространения привилегий IR(H) с однодвигательных вертолетов на многодвигательные вертолеты, при условии, что экзаменатор TRE(H) является владельцем действительной IR(H);

(3) практические экзамены для выдачи ATPL(H);

(4) оценки компетентности для выдачи, продления срока действия или возобновления сертификатов TRI(H) или SFI(H), при условии, что экзаменатор провел в качестве TRE как минимум 3 года и прошел специальное обучение для оценки компетентности в соответствии с [пунктом FCL.1015\(b\)](#).

FCL.1010.TRE - Необходимые условия для TRE

(a) TRE(A) и TRE(PL). Заявители на получение сертификата TRE для самолетов или воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы должны:

(1) в отношении самолетов с несколькими пилотами или воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы: иметь 1500 часов налета в качестве пилота самолетов с несколькими пилотами или воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы, из которых не менее 500 часов - в качестве PIC;

(2) в отношении технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом: иметь 500 часов налета в качестве пилота самолетов с одним пилотом, из которых не менее 200 часов - в качестве PIC;

(3) являться владельцем CPL или ATPL и сертификата TRI для соответствующего типа;

(4) для первоначальной выдачи сертификата TRE иметь не менее 50 часов летной подготовки в качестве TRI, FI или SFI в соответствующем типе или на тренажере FSTD, имитирующем указанный тип.

(b) TRE(H). Заявители на получение сертификата TRE (H) для вертолетов должны:

(1) являться владельцами сертификата TRI(H) или, в отношении однодвигательных вертолетов с одним пилотом, действительного сертификата FI(H) для соответствующего типа;

(2) для первоначальной выдачи сертификата TRE иметь 50 часов летной подготовки в качестве TRI, FI или SFI в соответствующем типе или на тренажере FSTD, имитирующем указанный тип;

(3) в отношении вертолетов с несколькими пилотами, являться владельцами CPL(H) или ATPL(H) и иметь 1500 часов налета в качестве пилота вертолетов с несколькими пилотами, из которых не менее 500 часов - в качестве PIC;

(4) в отношении многодвигательных вертолетов с одним пилотом:

(i) иметь 1000 часов налета в качестве пилота на вертолетах, из которых не менее 500 часов - в качестве PIC;

(ii) являться владельцами CPL(H) или ATPL(H) и, при необходимости, действительной IR(H);

(5) в отношении однодвигательных вертолетов с одним пилотом:

(i) иметь 750 часов налета в качестве пилота на вертолетах, из которых не менее 500 часов - в качестве PIC;

(ii) являться владельцами CPL(H) или ATPL(H).

(6) Прежде чем распространять обязанности TRE(H) с привилегий для многодвигательных вертолетов с одним пилотом на обязанности для многодвигательных вертолетов с несколькими пилотами на том же типе вертолета, владелец должен иметь не менее 100 часов пилотирования указанного типа несколькими пилотами.

(7) В отношении заявителей на получение первого сертификата TRE для многодвигательных самолетов с несколькими пилотами 1500 часов летного опыта на вертолетах с несколькими пилотами, требуемые согласно [пункту \(b\)\(3\)](#), могут считаться выполненными, если заявители имеют 500 часов налета в качестве PIC на вертолетах того же типа с несколькими пилотами.

Раздел 4

Особые требования к экзаменатору для квалификационной отметки класса - CRE

FCL.1005.CRE - Обязанности CRE

Экзаменатор CRE вправе проводить в отношении самолетов с одним пилотом, за исключением технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом:

(a) практические экзамены для выдачи квалификационных отметок класса и типа;

(b) проверки уровня профессиональной подготовки для:

(1) продления срока действия или возобновления квалификационных отметок класса и типа;

(2) продления срока действия IRs, при условии, что он имеет не менее 1500 часов в качестве пилота на самолетах и не менее 450 часов налета по правилам полета по приборам (IFR);

(3) возобновления IRs, при условии, что он выполняет требования, установленные в [пункте FCL.1010.IRE\(a\)](#); и

(4) продления срока действия и возобновления EIRs, при условии, что экзаменатор CRE имеет не менее 1500 часов налета в качестве пилота на самолетах и выполняет требования, установленные в [пункте FCL.1010.IRE\(a\)\(2\)](#).

(c) практические экзамены для распространения привилегий LAPL(A) на другой класс или вариант самолета.

FCL.1010.CRE - Необходимые условия для CRE

Заявители на получение сертификата CRE должны:

(a) являться владельцами или должны были являться CPL(A), MPL(A) или ATPL(A) с привилегиями для воздушных судов с одним пилотом и являться владельцами PPL(A);

(b) являться владельцами сертификата CRI или FI с привилегиями на проведение обучения для соответствующего класса или типа;

(c) иметь 500 часов налета в качестве пилота на самолетах.

Раздел 5

Особые требования к экзаменатору для квалификационной отметки о допуске пилота к полетам по приборам - IRE

FCL.1005.IRE - Обязанности IRE

Владелец сертификата IRE вправе проводить практические экзамены для выдачи и проверки уровня профессиональной подготовки для продления срока действия или возобновления EIRs или IRs.

FCL.1010.IRE - Необходимые условия для IRE

(a) IRE(A)

Заявители на получение сертификата IRE для самолетов должны являться владельцами сертификата IRI(A) или FI(A) с привилегией проводить обучение для IR(A) и иметь:

(1) 2 000 часов налета в качестве пилотов на самолетах; и

(2) 450 часов налета по правилам полета по приборам (IFR), из которых 250 часов - в качестве инструктора.

(b) IRE(H)

Заявители на получение сертификата IRE для вертолетов должны являться владельцами сертификата IRI(H) или FI(H) с привилегией проводить обучение для IR(H) и иметь:

(1) 2 000 часов налета в качестве пилотов на вертолетах; и

(2) 300 часов полета по приборам на вертолетах, из которых 200 часов - в качестве инструктора.

(c) IRE(As)

Заявители на получение сертификата IRE для дирижаблей должны являться владельцами сертификата IRI(As) или FI(As) с привилегией проводить обучение для IR(As) и иметь:

(1) 500 часов налета в качестве пилотов на дирижаблях; и

(2) 100 часов полета по приборам на дирижаблях, из которых 50 часов - в качестве инструктора.

Раздел 6

Особые требования к экзаменатору в отношении комплексной подготовки пилота на тренажерах - SFE

FCL.1005.SFE - Обязанности и условия SFE

(a) SFE для самолетов (SFE(A)) и SFE для воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы (SFE(PL))

Обязанности SFEs для самолетов или воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы охватывают проведение на тренажере FFS или для оценок, указанных в [пункте \(5\)](#), на применяемом тренажере FSTD:

(1) практических экзаменов и проверок уровня профессиональной подготовки для выдачи, продления срока действия или возобновления квалификационных отметок типа для самолетов или для воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы, в соответствующих случаях;

(2) проверок уровня профессиональной подготовки для продления срока действия или возобновления IRs в сочетании с продлением срока действия или возобновлением квалификационной отметки типа, при условии, что экзаменаторы SFEs прошли проверку уровня профессиональной подготовки для типа воздушного судна, включая квалификационную отметку о допуске к полетам по приборам, в течение последнего года;

(3) практических экзаменов для выдачи ATPL(A);

(4) практических экзаменов для выдачи MPL, при условии, что экзаменаторы выполнили требования, установленные в [пункте FCL.925](#); и

(5) оценок компетентности для выдачи, продления срока действия или возобновления сертификата SFI в соответствующей категории воздушного судна, при условии, что экзаменаторы

провели в качестве SFE(A) не менее 3 лет и прошли специальную подготовку для оценки компетентности в соответствии с [пунктом FCL.1015\(b\)](#).

(b) SFE для вертолетов (SFE(H))

Обязанности SFEs(H) охватывают проведение на тренажере FFS или для оценок, указанных в [пункте \(4\)](#), на применяемом тренажере FSTD:

(1) практических экзаменов и проверок уровня профессиональной подготовки для выдачи, продления срока действия и возобновления квалификационных отметок типа;

(2) проверок уровня профессиональной подготовки для продления срока действия или возобновления IRs, если указанные проверки сочетаются с продлением срока действия или возобновлением квалификационной отметки типа, при условии, что экзаменаторы SFEs прошли проверку уровня профессиональной подготовки для типа воздушного судна, включая квалификационную отметку о допуске к полетам по приборам, в течение последнего года, предшествующего проверке уровня профессиональной подготовки;

(3) практических экзаменов для выдачи ATPL(H); и

(4) оценок компетентности для выдачи, продления срока действия или возобновления сертификата SFI(H), при условии, что экзаменаторы провели в качестве SFE(H) не менее 3 лет и прошли специальную подготовку для оценки компетентности в соответствии с [пунктом FCL.1015\(b\)](#).

FCL.1010.SFE - Необходимые условия для SFE

(a) SFE(A)

Заявители на получение сертификата SFE(A) должны соблюдать все следующие условия:

(1) в отношении самолетов с несколькими пилотами:

(i) они должны являться владельцами или должны были являться владельцами ATPL(A) и квалификационной отметки типа;

(ii) они должны иметь сертификат SFI(A) для применяемого типа самолета; и

(iii) они должны иметь как минимум 1500 часов налета в качестве пилотов на самолетах с несколькими пилотами;

(2) в отношении технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом:

(i) они должны являться владельцами или должны были являться владельцами CPL(A) или ATPL(A) и квалификационной отметки типа;

(ii) они должны иметь сертификат SFI(A) для определенного класса или типа самолета; и

(iii) они должны иметь как минимум 500 часов налета в качестве пилотов на самолетах с одним пилотом;

(3) для первой выдачи сертификата SFE, иметь не менее 50 часов летной подготовки на авиационных тренажерах в качестве TRI(A) или SFI(A) на соответствующем типе.

(b) SFE(H)

Заявители на получение сертификата SFE(H) должны соблюдать все следующие условия:

(1) являться владельцами или должны были являться владельцами ATPL(H) и квалификационной отметки типа для соответствующего типа вертолета;

(2) владеть сертификатом SFI(H) для соответствующего типа вертолета;

(3) иметь не менее 1000 часов налета в качестве пилотов на вертолетах с несколькими пилотами;

(4) для первой выдачи сертификата SFE, иметь не менее 50 часов летной подготовки на авиационных тренажерах в качестве TRI(H) или SFI(H) на соответствующем типе.

Раздел 7

Особые требования к экзаменатору пилотов-инструкторов - FIE

FCL.1005.FIE - Обязанности и условия FIE

(a) FIE(A). Экзаменатор FIE с привилегиями для самолетов вправе проводить оценки компетентности для выдачи, продления срока действия и возобновления сертификатов FI(A), CRI(A), IRI(A) и TRI(A) для самолетов с одним пилотом, при условии, что он является владельцем соответствующего сертификата инструктора.

(b) FIE(H). Экзаменатор FIE с привилегиями для вертолетов вправе проводить оценки компетентности для выдачи, продления срока действия и возобновления сертификатов FI(H), IRI(H) и TRI(H) для вертолетов с одним пилотом, при условии, что он является владельцем соответствующего сертификата инструктора.

(c) FIE(As). Экзаменатор FIE с привилегиями для дирижаблей вправе проводить оценки компетентности для выдачи, продления срока действия или возобновления сертификатов инструктора в отношении дирижаблей при условии, что он является владельцем соответствующего сертификата инструктора.

FCL.1010.FIE - Необходимые условия для FIE

(a) FIE(A). Заявители на получение сертификата FIE для самолетов должны: в отношении заявителей, которые хотят проводить оценки компетентности:

- (1) являться владельцем соответствующего сертификата инструктора, при необходимости;
- (2) иметь 2000 часов налета в качестве пилота на самолетах или TMGs; и
- (3) иметь не менее 100 часов налета, во время которых они проводили подготовку заявителей на получение сертификата инструктора.

(b) FIE(H). Заявители на получение сертификата FIE для вертолетов должны:

- (1) являться владельцами соответствующего сертификата инструктора, при необходимости;
- (2) иметь 2000 часов налета в качестве пилота на вертолетах;
- (3) иметь не менее 100 часов налета, во время которых они проводили подготовку заявителей на получение сертификата инструктора.

(c) FIE(As). Заявители на получение сертификата FIE для дирижаблей должны:

- (1) иметь 500 часов налета в качестве пилота на дирижаблях;
- (2) иметь не менее 20 часов налета, во время которых они проводили подготовку заявителей на получение сертификата FI(AS) инструктора;
- (3) являться владельцем соответствующего сертификата инструктора.

Дополнение 1 **Зачет теоретических знаний**

А. Зачет теоретических знаний для выдачи свидетельства пилота - обучение и требования к проведению экзамена

1. LAPL и PPL

1.1. Для выдачи LAPL владельцу LAPL в другой категории воздушных судов в полном объеме засчитываются теоретические знания по общим предметам, указанным в [пункте FCL.120\(a\)](#).

1.2. Для выдачи LAPL или PPL владельцам PPL, CPL или ATPPL в другой категории воздушных судов в полном объеме засчитываются теоретические знания по общим предметам, указанным в [пункте FCL.215\(a\)](#). Указанный зачет также применяется в отношении заявителей на получение LAPL или PPL, которые обладают BPL, , или SPL, с тем исключением, что предмет "навигация" засчитываться не должен.

1.3. Для выдачи PPL владелец LAPL в той же самой категории воздушных судов получает зачет в полном объеме относительно требований, предъявляемых к теоретической подготовке и экзамену.

1.4. Путем частичного отступления от [параграфа 1.2](#) для выдачи LAPL(A) владелец SPL, с привилегиями на управление TMGs должен продемонстрировать соответствующий уровень теоретических знаний для класса однодвигательных самолетов с поршневым двигателем наземного базирования в соответствии с [пунктом FCL.135.A\(a\)\(2\)](#).

2. CPL

2.1. Заявитель на получение CPL, являющийся владельцем CPL в другой категории воздушных судов, должен пройти теоретическую подготовку на утвержденном курсе в соответствии с различиями, установленными между программами CPL для различных категорий воздушных судов.

2.2. Заявитель должен сдать экзамены на знание теории согласно настоящей Части по следующим предметам в соответствующей категории воздушных судов:

021 - Общая теория воздушного судна: конструкция и бортовое оборудование; система электроснабжения, двигательная установка, аварийно-спасательное оборудование;

022 - Общая теория воздушного судна: контрольно-измерительные приборы;

032/034 - Летные характеристики самолетов или вертолетов, в соответствующих случаях;

070 - Правила эксплуатации; и

080 - Принципы полета.

2.3. Заявитель на получение CPL, сдавший соответствующие экзамены на знание теории для IR в той же самой категории воздушных судов, получает зачет относительно требований о знании теории по следующим предметам:

- Работоспособность человека в конкретных условиях;

- Метеорология.

3. ATPL

3.1. Заявитель на получение ATPL, являющийся владельцем ATPL в другой категории воздушных судов, должен пройти теоретическую подготовку в АТО в соответствии с различиями, установленными между программами ATPL для различных категорий воздушных судов.

3.2. Заявитель должен сдать экзамены на знание теории согласно настоящей Части по следующим предметам в соответствующей категории воздушных судов:

021 - Общая теория воздушного судна: конструкция и бортовое оборудование; система электроснабжения, двигательная установка, аварийно-спасательное оборудование;

022 - Общая теория воздушного судна: контрольно-измерительные приборы;

032/034 - Летные характеристики самолетов или вертолетов, в соответствующих случаях;

070 - Правила эксплуатации; и

080 - Принципы полета.

3.3. Заявитель на получение ATPL(A), сдавший соответствующий теоретический экзамен для CPL(A), получает зачет относительно требований о знании теории по предмету "Коммуникации VFR".

3.4. Заявитель на получение ATPL(H), сдавший соответствующие теоретические экзамены для CPL(H), получает зачет относительно требований о знании теории по следующим предметам:

- Воздушное право;

- Принципы полета (Вертолет);

- Коммуникации VFR.

3.5. Заявитель на получение ATPL(A), сдавший соответствующий теоретический экзамен для IR(A), получает зачет относительно требований о знании теории по предмету "Коммуникации IFR".

3.6. Заявитель на получение ATPL(H) с IR(H), сдавший соответствующие теоретические экзамены для CPL(H), получает зачет относительно требований о знании теории по следующим предметам:

- Принципы полета (Вертолет);

- Коммуникации VFR.

4. IR

4.1. Заявитель на получение IR или EIR, сдавший соответствующие теоретические экзамены для CPL в той же самой категории воздушных судов, получает зачет относительно требований о знании теории по соответствующим предметам:

- Работоспособность человека в конкретных условиях;
- Метеорология.

4.2. Заявитель на получение IR(H), сдавший соответствующие теоретические экзамены для ATPL(H) VFR, должен сдать экзамены по следующим предметам:

- Воздушное право;
- Планирование полетов и контроль полетов;
- Радионавигация;
- Коммуникация.

Дополнение 2

Шкала оценки уровня языковой подготовки - экспертный уровень, повышенный уровень и оперативный уровень

Уровень	Произношение	Структура	Лексический запас	Плавность речи	Восприятие	Взаимодействие
Экспертный (уровень 6)	Произношение, ударение, ритм и интонация, даже если на них и оказывает влияние первый язык или региональный вариант, не мешают восприятию речи.	Основные и сложные грамматические структуры и модели предложений строго контролируются.	Объем и точность словарного запаса являются достаточными, для того чтобы эффективно общаться на знакомые и незнакомые темы. Словарный запас носит идиоматичный характер, полон нюансов и согласуется со стилем речи.	Способен продолжить длительное время говорить естественно, без усилий. Варьирует речь в стилистических целях, например, чтобы выделить главное. Спонтанно использует связующие обороты речи и соединительные слова.	Всегда точное понимание всех контекстов, в том числе лингвистических и культурных тонкостей.	Без затруднений осуществляет взаимодействие в любой ситуации. Восприимчив к вербальным и невербальным сигналам, и соответствующим образом реагирует на них.
Повышенный (уровень 5)	Произношение, ударение, ритм и интонация, даже если на них и	Основные грамматические структуры и модели предложений	Объем и точность словарного запаса являются достаточными, для того чтобы	Способен продолжить длительное время относительно свободно говорить на знакомые темы, но не	Точное понимание общих, конкретных тем, связанных с работой, и в	Незамедлительно дает соответствующие и содержательные ответы. Эффективно использует

	оказывает влияние первый язык или региональный вариант, практически не мешают восприятию речи.	строغو контролируются. Делаются попытки использовать сложные структуры, но ошибки иногда искажают смысловое значение.	эффективно общаться на знакомые, конкретные, связанные с работой темы. Постоянное и уверенное использование парфраз. Иногда используют идиомы.	может варьировать речь в стилистических целях. Может использовать связующие обороты речи и соединительные слова.	большинство случаев точное понимание при возникновении лингвистических или ситуационных сложностей или неожиданного поворота событий. Способен понимать разновидности языка (диалекты/акценты) или стили речи.	отношение говорящий/слушающий.
Оперативный (уровень 4)	На произношение, ударение, ритм и интонацию, оказывает влияние первый язык или региональный вариант, но это иногда мешает восприятию речи.	Основные грамматические структуры и модели предложений используются творчески и обычно строго контролируются. Случаются ошибки, особенно в непредвиденных или чрезвычайных обстоятельствах	Объем и точность словарного запаса обычно являются достаточными, для того чтобы эффективно общаться на знакомые, конкретные, связанные с работой темы. Часто успешно используют парфразы, если не хватает словарного запаса в непредвиденных или	Производит речевые высказывания в соответствии с темпом. Речь иногда может терять плавность при переходе с заранее заготовленной речи к спонтанному общению, но это не препятствует эффективно взаимодействовать.	Главным образом, точное понимание общих, конкретных тем и тем, связанных с работой, если используемый акцент или разновидность языка достаточно понятны для международного сообщества пользователей. Если говорящий	Обычно незамедлительно дает соответствующие и содержательные ответы. Начинает и поддерживает речевое взаимодействие, даже если сталкивается с неожиданным поворотом событий. Если возникает недопонимание, прибегает к перепроверке,

		ствах, но это редко влияет на смысловое значение.	чрезвычайных обстоятельствах.	Ограниченно использует связующие обороты речи и соединительные слова. "Слова-паразиты" не отвлекают внимание.	сталкивается с лингвистическими или ситуационными сложности или с неожиданным поворотом событий, понимание может стать медленнее или может потребоваться пояснение.	подтверждению или разъяснению.
--	--	---	-------------------------------	---	---	--------------------------------

Примечание: Первоначальный текст Дополнения 2 был преобразован в АМС, см. также Пояснительное примечание.

Дополнение 3 Курс обучения для выдачи CPL и ATPL

1. В настоящем Дополнении описываются требования для различных типов курсов обучения для выдачи CPL и ATPL, с IR или без нее.

2. Заявитель, который во время курса обучения хочет перевестись в другую АТО, должен подать соответствующее заявление в ОГА для формальной оценки дополнительных необходимых часов обучения.

А. Интегрированный курс АТР - Самолеты

Общие положения

1. Целью интегрированного курса АТР(А) является обучение пилотов уровню профессиональной подготовки, необходимому для осуществления деятельности в качестве второго пилота на многодвигательных самолетах с несколькими пилотами в коммерческих воздушных перевозках и для получения CPL(A)/IR.

2. Заявитель, который хочет обучаться на интегрированном курсе АТР(А), должен пройти все этапы подготовки на одном непрерывном курсе обучения, организованном АТО.

3. Заявитель может быть допущен до обучения или в качестве лица без какой-либо предварительной подготовки, или в качестве владельца свидетельства PPL(A) или PPL(H), выданных в соответствии с Приложением 1 к [Чикагской Конвенции](#). В том, что касается лиц с PPL(A) или PPL(H), необходимо засчитать 50% часов налета, полученных до начала курса, но не

более 40 часов летного опыта, или 45 часов, если была получена квалификационная отметка о ночном полете для самолетов, из которых не более 20 часов могут быть засчитаны относительно требования о времени летной подготовки с инструктором.

4. Курс должен включать в себя:

(a) теоретическую подготовку уровню знаний ATP(A);

(b) обучение визуальным полетам и полетам по приборам;

(c) подготовку в МСС для осуществления пилотирования на самолетах с несколькими пилотами; и

(d) UPRT в соответствии с [FCL.745.A](#), кроме случаев, когда заявители уже прошли курс подготовки до начала интегрированного курса ATP.

5. Заявители, которые не окончили или не могут окончить весь курс ATP(A), могут обратиться в ОГА с ходатайством о сдаче экзамена на знание теории и практического экзамена для свидетельства с меньшими привилегиями и IR, если выполняются необходимые требования.

Теоретические знания

6. Теоретический курс ATP(A) должен включать в себя не менее 750 часов подготовки.

7.1. Курс МСС должен включать в себя не менее 25 часов теоретической подготовки и упражнений.

7.2. Теоретическая подготовка по вопросам UPRT должна проводиться в соответствии с [FCL.745.A](#).

Экзамен на знание теории

8. Заявитель должен продемонстрировать уровень знаний, соответствующий привилегиям, предоставленным владельцу ATP(A).

Летная подготовка

9. Летная подготовка, кроме подготовки относительно квалификационной отметки типа, должна включать в себя не менее 195 часов, включая все тесты на успеваемость, из которых не более 55 часов всего курса могут являться временем наземной тренировки по приборам. В рамках всех 195 часов заявители должны пройти не менее:

(a) 95 часов подготовки с инструктором, из которых 55 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам;

(b) 70 часов в качестве PIC, из которых 55 часов могут являться временем полета по приборам в качестве первого пилота-студента (SPIC). Относительно времени полета по приборам в качестве SPIC должно засчитываться не более 20 часов времени полета в качестве PIC;

(c) 50 часов трассового полета в качестве PIC, включая трассовый полет в соответствии с VFR, протяженностью не менее 540 км (300 NM), в ходе которого должны быть выполнены посадки с полной остановкой на двух аэродромах, отличных от аэродрома вылета; и

(d) 5 часов налета должны быть получены ночью, в том числе 3 часа подготовки с инструктором, которые должны включать в себя не менее:

(1) 1 часа навигации при движении по маршруту;

(2) 5 самостоятельных взлетов; и

(3) 5 самостоятельных посадок с полной остановкой;

(e) летную подготовку по вопросам UPRT в соответствии с [FCL.745.A](#);

(f) 115 часов полетного времени по приборам, включающих в себя не менее:

- (1) 20 часов в качестве SPIC;
- (2) 15 часов MCC, для которого могут использоваться тренажеры FFS или FNPT II;
- (3) 50 часов подготовки к полетам по приборам, из которых не более:
 - (i) 25 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на тренажере FNPT

I; или

(ii) 40 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на тренажере FNPT II, FTD 2 или FFS, из которых не более 10 часов могут быть проведены на тренажере FNPT I.

Заявителю, являющемуся владельцем сертификата об окончании курса для основного модуля полета по приборам, засчитывается не более 10 часов относительно требуемого времени подготовки по приборам. Часы, проведенные на тренажере BITD, не засчитываются; и

(g) 5 часов должны быть проведены на самолете, который:

- (1) сертифицирован для перевозки как минимум 4 пассажиров, и
- (2) имеет воздушный винт изменяемого шага и убирающиеся шасси.

Практический экзамен

10. После окончания соответствующей летной подготовки заявитель должен сдать практический экзамен CPL(A) на однодвигательном самолете или на многодвигательном самолете, а также практический экзамен IR на многодвигательном самолете.

В. Модульный курс ATP - Самолеты

1. Заявители на получение ATP(A), которые заканчивают свое теоретическое обучение на модульном курсе, должны:

(a) являться владельцем как минимум свидетельства PPL(A), выданной в соответствии с Приложением 1 к [Чикагской Конвенции](#); и

пройти теоретическую подготовку со следующим количеством часов:

- (1) для заявителей, являющихся владельцами PPL(A): 650 часов;
- (2) для заявителей, являющихся владельцами CPL(A): 400 часов;
- (3) для заявителей, являющихся владельцами IR(A): 500 часов;
- (4) для заявителей, являющихся владельцами CPL(A) и IR(A): 250 часов.

Теоретическая подготовка должна быть пройдена до сдачи практического экзамена для ATP(A).

С. Интегрированный курс CPL/IR - Самолеты

Общие положения

1. Целью интегрированного курса CPL(A) и IR(A) является обучение пилотов уровню профессиональной подготовки, необходимому для осуществления деятельности в коммерческих воздушных перевозках на однодвигательных или многодвигательных самолетах с одним пилотом и для получения CPL(A)/IR.

2. Заявитель, который хочет обучаться на интегрированном курсе CPL(A)/IR, должен пройти все этапы подготовки на одном непрерывном курсе обучения, организованном АТО.

3. Заявитель может быть допущен до обучения или в качестве лица без какой-либо предварительной подготовки, или в качестве владельца свидетельства PPL(A) или PPL(H), выданных в соответствии с Приложением 1 к [Чикагской Конвенции](#). В том, что касается лиц с

PPL(A) или PPL(H), необходимо засчитать 50% часов налета, полученных до начала курса, но не более 40 часов летного опыта, или 45 часов, если была получена квалификационная отметка о ночном полете для самолетов, из которых не более 20 часов могут быть засчитаны относительно требования о времени летной подготовки с инструктором.

4. Курс должен включать в себя:

(a) теоретическую подготовку уровню знаний CPL(A) и IR; и

(b) обучение визуальным полетам и полетам по приборам.

5. Заявитель, который не окончил или не может окончить весь курс CPL/IR(A), может обратиться в ОГА с ходатайством о сдаче экзамена на знание теории и практического экзамена для свидетельства с меньшими привилегиями и IR, если выполняются необходимые требования.

Теоретические знания

6. Теоретический курс CPL(A)/IR должен включать в себя не менее 500 часов подготовки.

Экзамен на знание теории

7. Заявитель должен продемонстрировать уровень знаний, соответствующий привилегиям, предоставленным владельцу CPL(A) и IR.

Летная подготовка

8. Летная подготовка, кроме подготовки относительно квалификационной отметки типа, должна включать в себя не менее 180 часов, включая все тесты на успеваемость, из которых не более 40 часов всего курса могут являться временем наземной тренировки по приборам. В рамках всех 180 часов заявители должны пройти не менее:

(a) 80 часов подготовки с инструктором, из которых не более 40 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам;

(b) 70 часов в качестве PIC, из которых не более 55 часов могут быть получены в качестве SPIC. Относительно времени полета по приборам в качестве SPIC должно засчитываться не более 20 часов времени полета в качестве PIC;

(c) 50 часов трассового полета в качестве PIC, включая трассовый полет в соответствии с VFR, протяженностью не менее 540 км (300 NM), в ходе которого должны быть выполнены посадки с полной остановкой на двух аэродромах, отличных от аэродрома вылета;

(d) 5 часов налета должны быть получены ночью, в том числе 3 часа подготовки с инструктором, которые должны включать в себя не менее 1 часа навигации при движении по маршруту и 5 самостоятельных взлетов и 5 самостоятельных посадок с полной остановкой; и

(e) 100 часов полетного времени по приборам, включающих в себя не менее:

(1) 20 часов в качестве SPIC; и

(2) 50 часов подготовки к полетам по приборам, из которых не более:

(i) 25 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на тренажере FNPT I; или

(ii) 40 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на тренажере FNPT II, FTD 2 или FFS, из которых не более 10 часов могут быть проведены на тренажере FNPT I.

Заявителю, являющемуся владельцем сертификата об окончании курса для основного модуля полета по приборам, засчитывается не более 10 часов относительно требуемого времени подготовки по приборам. Часы, проведенные на тренажере BITD, не засчитываются.

(f) 5 часов должны быть проведены на самолете, сертифицированном для перевозки как

минимум 4 пассажиров, с воздушным винтом изменяемого шага и убирающимися шасси.

Практические экзамены

9. После окончания соответствующей летной подготовки заявитель должен сдать практический экзамен CPL(A) и практический экзамен IR на однодвигательном самолете или на многодвигательном самолете.

D. Интегрированный курс CPL - Самолеты

Общие положения

1. Целью интегрированного курса CPL(A) является обучение пилотов уровню профессиональной подготовки, необходимому для выдачи CPL(A).

2. Заявитель, который хочет обучаться на интегрированном курсе CPL(A), должен пройти все этапы подготовки на одном непрерывном курсе обучения, организованном АТО.

3. Заявитель может быть допущен до обучения или в качестве лица без какой-либо предварительной подготовки, или в качестве владельца свидетельства PPL(A) или PPL(H), выданных в соответствии с Приложением 1 к [Чикагской Конвенции](#). В том, что касается лиц с PPL(A) или PPL(H), необходимо засчитать 50% часов налета, полученных до начала курса, но не более 40 часов летного опыта, или 45 часов, если была получена квалификационная отметка о ночном полете для самолетов, из которых не более 20 часов могут быть засчитаны относительно требования о времени летной подготовки с инструктором.

4. Курс должен включать в себя:

(a) теоретическую подготовку уровню знаний CPL(A); и

(b) обучение визуальным полетам и полетам по приборам.

5. Заявитель, который не окончил или не может окончить весь курс CPL(A), может обратиться в ОГА с ходатайством о сдаче экзамена на знание теории и практического экзамена для свидетельства с меньшими привилегиями, если выполняются необходимые требования.

Теоретические знания

6. Теоретический курс CPL(A) должен включать в себя не менее 350 часов подготовки.

Экзамен на знание теории

7. Заявитель должен продемонстрировать уровень знаний, соответствующий привилегиям, предоставленным владельцу CPL(A).

Летная подготовка

8. Летная подготовка, кроме подготовки относительно квалификационной отметки типа, должна включать в себя не менее 150 часов, включая все тесты на успеваемость, из которых не более 5 часов всего курса могут являться временем наземной тренировки по приборам. В рамках всех 150 часов заявители должны пройти не менее:

(a) 80 часов подготовки с инструктором, из которых не более 5 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам;

(b) 70 часов в качестве PIC, из которых не более 55 часов могут быть получены в качестве SPIC;

(c) 20 часов трассового полета в качестве PIC, включая трассовый полет в соответствии с VFR, протяженностью не менее 540 км (300 NM), в ходе которого должны быть выполнены посадки с полной остановкой на двух аэродромах, отличных от аэродрома вылета;

(d) 5 часов налета должны быть получены ночью, в том числе 3 часа подготовки с инструктором, которые должны включать в себя не менее 1 часа навигации при движении по маршруту и 5 самостоятельных взлетов и 5 самостоятельных посадок с полной остановкой; и

(e) 10 часов подготовки к полетам по приборам, из которых не более 5 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на тренажере FNPT I, FNPT II, FTD 2 или FFS. Заявителю, являющемуся владельцем сертификата об окончании курса для основного модуля полета по приборам, засчитывается не более 10 часов относительно требуемого времени подготовки по приборам. Часы, проведенные на тренажере BITD, не засчитываются.

(f) 5 часов должны быть проведены на самолете, сертифицированном для перевозки как минимум 4 пассажиров, с воздушным винтом изменяемого шага и убирающимися шасси.

Практические экзамены

9. После окончания соответствующей летной подготовки заявитель должен сдать практический экзамен CPL(A) на однодвигательном самолете или на многодвигательном самолете.

Е. Модульный курс CPL - Самолеты

Общие положения

1. Целью модульного курса CPL(A) является обучение пилотов PPL(A) уровню профессиональной подготовки, необходимому для выдачи CPL(A).

2. До начала модульного курса CPL(A) заявитель должен являться владельцем свидетельства PPL(A), выданной в соответствии с Приложением 1 к [Чикагской Конвенции](#).

3. До начала летной подготовки заявитель должен:

(a) иметь 150 часов налета; включая 50 часов в качестве PIC на самолетах, из которых 10 часов должны быть получены в ходе трассового полета.

За исключением требования о 50 часах в качестве PIC на самолетах, часы в качестве PIC на других категориях воздушных судов могут составлять 150 часов налета на самолете в любом из следующих случаев:

(1) 20 часов на вертолетах, если заявители владеют PPL(H);

(2) 50 часов на вертолетах, если заявители владеют CPL(H);

(3) 10 часов на TMGs или планерах;

(4) 20 часов на дирижаблях, если заявители владеют PPL(As);

(5) 50 часов на дирижаблях, если заявители владеют CPL(As).

(b) выполнить требования для выдачи квалификационной отметки класса или типа для многодвигательных самолетов в соответствии с [Подразделом Н](#), если во время практического экзамена должен использоваться многодвигательный самолет.

4. Заявитель, который хочет обучаться на модульном курсе CPL(A), должен пройти все этапы подготовки на одном непрерывном курсе обучения, организованном АТО. Теоретическая подготовка может предоставляться в АТО, которая проводит только теоретическую подготовку.

5. Курс должен включать в себя:
- (a) теоретическую подготовку уровню знаний CPL(A); и
 - (b) обучение визуальным полетам и полетам по приборам.

Теоретические знания

6. Утвержденный теоретический курс CPL(A) должен включать в себя не менее 250 часов подготовки.

Экзамен на знание теории

7. Заявитель должен продемонстрировать уровень знаний, соответствующий привилегиям, предоставленным владельцу CPL(A).

Летная подготовка

8. Заявители без IR должны получить не менее 25 часов летной подготовки с инструктором, в том числе 10 часов подготовки по приборам, из которых не более 5 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на тренажере BITD, FNPT I или II, FTD 2 или FFS.

9. Заявители, которые являются владельцами действующей IR(A), должны в полном объеме получить зачет относительно времени подготовки по приборам с инструктором. Заявителям, которые являются владельцами действующей IR(H), засчитывается не более 5 часов относительно времени подготовки по приборам с инструктором, в таком случае не менее 5 часов времени подготовки по приборам с инструктором должны быть получены на самолете. Заявителю, являющемуся владельцем сертификата об окончании курса для основного модуля полета по приборам, засчитывается до 10 часов относительно требуемого времени подготовки по приборам.

10. (a) Заявителям с действительной IR должно быть предоставлено не менее 15 часов подготовки к визуальным полетам с инструктором.

(b) Заявителям без квалификационной отметки в отношении ночного полета для самолетов должно быть дополнительно предоставлено не менее 5 часов летной подготовки ночью, в том числе 3 часа подготовки с инструктором, которые должны включать в себя не менее 1 часа навигации по маршруту и 5 самостоятельных взлетов и 5 самостоятельных посадок с полной остановкой.

11. Не менее 5 часов летной подготовки должны быть проведены на самолете, сертифицированном для перевозки как минимум 4 пассажиров, с воздушным винтом изменяемого шага и убирающимися шасси.

Опыт

12. Заявитель на получение CPL(A) должен иметь не менее 200 часов налета, в том числе не менее:

(a) 100 часов в качестве PIC, из которых 20 часов трассового полета в качестве PIC, включая трассовый полет в соответствии с VFR, протяженностью не менее 540 км (300 NM), в ходе которого должны быть выполнены посадки с полной остановкой на двух аэродромах, отличных от аэродрома вылета;

(b) 5 часов налета должны быть получены ночью, в том числе 3 часа подготовки с инструктором, которые должны включать в себя не менее 1 часа навигации по маршруту и 5

самостоятельных взлетов и 5 самостоятельных посадок с полной остановкой; и

(с) 10 часов летной подготовки по приборам, из которых не более 5 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на тренажере FNPT I, или FNPT II, или FFS. Заявителю, являющемуся владельцем сертификата об окончании курса для основного модуля полета по приборам, засчитывается до 10 часов относительно требуемого времени подготовки по приборам. Часы, проведенные на тренажере BITD, не засчитываются.

(d) 6 часов налета должны быть получены на многодвигательном самолете, если многодвигательный самолет используется для практического экзамена.

(е) Часы в качестве PIC на другой категории воздушного судна могут засчитываться относительно 200 часов налета в следующих случаях:

- (i) 30 часов на вертолете, если заявитель является владельцем PPL(H); или
- (ii) 100 часов на вертолете, если заявитель является владельцем CPL(H); или
- (iii) 30 часов на TMGs или планерах; или
- (iv) 30 часов на дирижаблях, если заявитель является владельцем PPL(As); или
- (v) 60 часов на дирижаблях, если заявитель является владельцем CPL(As).

Практический экзамен

13. После окончания летной подготовки и выполнения соответствующих требований относительно опыта заявитель должен сдать практический экзамен CPL(A) на однодвигательном самолете или на многодвигательном самолете.

Ф. Интегрированный курс ATP/IR - Вертолеты

Общие положения

1. Целью интегрированного курса ATP(H)/IR является обучение пилотов уровню профессиональной подготовки, необходимому для осуществления ими деятельности в качестве второго пилота на многодвигательных вертолетах с несколькими пилотами в коммерческих воздушных перевозках и для получения CPL(H)/IR.

2. Заявитель, который хочет обучаться на интегрированном курсе ATP(H)/IR, должен пройти все этапы подготовки на одном непрерывном курсе обучения, организованном АТО.

3. Заявитель может быть допущен до обучения или в качестве лица без какой-либо предварительной подготовки, или в качестве владельца свидетельства PPL(H), выданной в соответствии с Приложением 1 к [Чикагской Конвенции](#). В том, что касается лиц с PPL(H), необходимо засчитать 50% соответствующего опыта, но не более:

(a) 40 часов, из которых не более 20 часов могут являться временем подготовки с инструктором;

(b) 50 часов, из которых не более 25 часов могут являться временем подготовки с инструктором, если была получена квалификационная отметка в отношении ночного полета для вертолета.

4. Курс должен включать в себя:

- (a) теоретическую подготовку уровню знаний ATPL(H) и IR;
- (b) обучение визуальным полетам и полетам по приборам; и
- (c) подготовку в МСС для осуществления деятельности на вертолетах с несколькими пилотами.

5. Заявитель, который не окончил или не может окончить весь курс ATP(H)/IR, может обратиться в ОГА с ходатайством о сдаче экзамена на знание теории и практического экзамена для

свидетельства с меньшими привилегиями и IR, если выполняются необходимые требования.

Теоретические знания

6. Теоретический курс ATP(H)/IR должен включать в себя не менее 750 часов подготовки.

7. Курс MCC должен включать в себя не менее 25 часов упражнений в рамках теоретической подготовки.

Экзамен на знание теории

8. Заявитель должен продемонстрировать уровень знаний, соответствующий привилегиям, предоставленным владельцу ATPL(H) и IR.

Летная подготовка

9. Летная подготовка должна включать в себя не менее 195 часов, включая все тесты на успеваемость. В рамках всех 195 часов заявителя должны пройти не менее:

(a) 140 часов подготовки с инструктором, из которых:

(1) 75 часов визуальной подготовки могут включать в себя:

(i) 30 часов на тренажере вертолета FFS, уровень C/D; или

(ii) 25 часов на FTD 2,3; или

(iii) 20 часов на тренажере вертолета FNPT II/III; или

(iv) 20 часов на самолете или TMG;

2) 50 часов подготовки по приборам могут включать в себя:

(i) до 20 часов на тренажере вертолета FFS или FTD 2,3 или FNPT II/III; или

(ii) 10 часов как минимум на тренажере вертолета FNPT 1 или на самолете;

(3) 15 часов MCC, для чего может использоваться тренажер вертолета FFS или тренажер вертолета FTD 2,3(MCC) или FNPT II/III(MCC).

Если вертолет, используемый для летной подготовки, отличается от тренажера вертолета FFS, используемого для визуального обучения, максимальный зачет ограничивается тем, что предусмотрено для тренажера вертолета FNPT II/III;

(b) 55 часов в качестве PIC, из которых 40 часов могут быть проведены в качестве SPIC. Необходимо выполнить не менее 14 часов самостоятельного полета днем и 1 часа самостоятельного полета ночью.

(c) 50 часов трассового полета, в том числе не менее 10 часов трассового полета в качестве SPIC, включая трассовый полет в соответствии с VFR, протяженностью не менее 185 км (100 NM), в ходе которого должны быть выполнены посадки на двух аэродромах, отличных от аэродрома вылета;

(d) 5 часов налета на вертолетах должны быть выполнены ночью, из них не менее 3 часов - подготовка с инструктором, в том числе не менее 1 часа навигации по маршруту и 5 самостоятельных кругов полета ночью. Каждый круг полета должен включать в себя взлет и посадку;

(e) 50 часов времени полета по приборам с инструктором, включая:

(i) 10 часов основного времени подготовки к полетам по приборам; и

(ii) 40 часов подготовки IR, которая должна включать в себя не менее 10 часов на многодвигательном вертолете с сертификатом IFR.

Практические экзамены

10. После окончания соответствующей летной подготовки заявитель должен сдать практический экзамен CPL(H) на многодвигательном вертолете и практический экзамен IR на многодвигательном вертолете с сертификатом IFR и должен выполнить требования для обучения МСС.

Г. Интегрированный курс АТР - Вертолеты

Общие положения

1. Целью интегрированного курса АТР(H) является обучение пилотов уровню профессиональной подготовки, необходимому для осуществления ими деятельности в качестве второго пилота на многодвигательных вертолетах с несколькими пилотами, с ограниченными привилегиями VFR, в коммерческих воздушных перевозках и для получения CPL(H).

2. Заявитель, который хочет обучаться на интегрированном курсе АТР(H), должен пройти все этапы подготовки на одном непрерывном курсе обучения, организованном АТО.

3. Заявитель может быть допущен до обучения или в качестве лица без какой-либо предварительной подготовки, или в качестве владельца свидетельства PPL(H), выданной в соответствии с Приложением 1 к [Чикагской Конвенции](#). В том, что касается лиц с PPL(H), необходимо засчитать 50% соответствующего опыта, но не более:

(a) 40 часов, из которых до 20 часов могут являться временем подготовки с инструктором; или

(b) 50 часов, из которых не более 25 часов могут являться временем подготовки с инструктором, если была получена квалификационная отметка в отношении ночного полета для вертолета.

4. Курс должен включать в себя:

(a) теоретическую подготовку уровню знаний ATPPL(H);

(b) обучение визуальным полетам и полетам по приборам; и

(c) подготовку в МСС для осуществления деятельности на вертолетах с несколькими пилотами.

5. Заявитель, который не окончил или не может окончить весь курс АТР(H), может обратиться в ОГА с ходатайством о сдаче экзамена на знание теории и практического экзамена для свидетельства с меньшими привилегиями, если выполняются необходимые требования.

Теоретические знания

6. Теоретический курс АТР(H) должен включать в себя не менее 650 часов подготовки.

7. Курс МСС должен включать в себя не менее 20 часов упражнений в рамках теоретической подготовки.

Экзамен на знание теории

8. Заявитель должен продемонстрировать уровень знаний, соответствующий привилегиям, предоставленным владельцу ATPPL(H).

Летная подготовка

9. Летная подготовка должна включать в себя не менее 150 часов, включая все тесты на успеваемость. В рамках всех 150 часов заявители должны пройти не менее:

(a) 95 часов подготовки с инструктором, из которых:

(i) 75 часов визуальной подготовки могут включать в себя:

(1) 30 часов на тренажере вертолета FFS, уровень C/D; или

(2) 25 часов на тренажере вертолета FTD 2,3; или

(3) 20 часов на тренажере вертолета FNPT II/III; или

(4) 20 часов на самолете или TMG;

(ii) 10 часов основной подготовки по приборам могут включать в себя 5 часов как минимум на тренажере вертолета FNPT I или на самолете;

(iii) 10 часов MCC, для чего может использоваться тренажер вертолета FFS или FTD 2,3(MCC) или FNPT II/III(MCC).

Если вертолет, используемый для летной подготовки, отличается от тренажера вертолета FFS, используемого для визуального обучения, максимальный зачет ограничивается тем, что предусмотрено для тренажера вертолета FNPT II/III.

(b) 55 часов в качестве PIC, из которых 40 часов могут быть проведены в качестве SPIC. Необходимо выполнить не менее 14 часов самостоятельного полета днем и 1 часа самостоятельного полета ночью.

(c) 50 часов трассового полета, в том числе не менее 10 часов трассового полета в качестве SPIC, включая трассовый полет в соответствии с VFR, протяженностью не менее 185 км (100 NM), в ходе которого должны быть выполнены посадки на двух аэродромах, отличных от аэродрома вылета;

(d) 5 часов налета на вертолетах должны быть выполнены ночью, из них не менее 3 часов - подготовка с инструктором, в том числе не менее 1 часа навигации по маршруту и 5 самостоятельных кругов полета ночью. Каждый круг полета должен включать в себя взлет и посадку.

Практические экзамены

10. После окончания соответствующей летной подготовки заявитель должен сдать практический экзамен CPL(H) на многодвигательном вертолете и выполнить требования для MCC.

Н. Модульный курс ATP - Вертолеты

1. Заявители на получение ATP(L)(H), которые заканчивают свое теоретическое обучение на модульном курсе, должны являться владельцем как минимум свидетельства PPL(H) и в течение 18 месяцев пройти следующее количество часов подготовки:

(a) для заявителей, являющихся владельцами свидетельства PPL(H), выданной в соответствии с Приложением 1 к [Чикагской Конвенции](#): 550 часов;

(b) для заявителей, являющихся владельцами CPL(H): 300 часов.

2. Заявители на получение ATP(L)(H)/IR, которые заканчивают свое теоретическое обучение на модульном курсе, должны являться владельцем как минимум свидетельства PPL(H) и пройти следующее количество часов подготовки:

(a) для заявителей, являющихся владельцами PPL(H): 650 часов;

(b) для заявителей, являющихся владельцами CPL(H): 400 часов;

- (с) для заявителей, являющихся владельцами IR(H): 500 часов;
- (d) для заявителей, являющихся владельцами CPL(H) и IR(H): 250 часов.

I. Интегрированный курс CPL/IR - Вертолеты

Общие положения

1. Целью интегрированного курса CPL(H)/IR является обучение пилотов уровню профессиональной подготовки, необходимому для пилотирования многодвигательных вертолетов с одним пилотом и для получения CPL(H)/IR для многодвигательных вертолетов.

2. Заявитель, который хочет обучаться на интегрированном курсе CPL(H)/IR, должен пройти все этапы подготовки на одном непрерывном курсе обучения, организованном АТО.

3. Заявитель может быть допущен до обучения или в качестве лица без какой-либо предварительной подготовки, или в качестве владельца свидетельства PPL(H), выданной в соответствии с Приложением 1 к **Чикагской Конвенции**. В том, что касается лиц с PPL(H), необходимо засчитать 50% соответствующего опыта, но не более:

(a) 40 часов, из которых до 20 часов могут являться временем подготовки с инструктором; или

(b) 50 часов, из которых не более 25 часов могут являться временем подготовки с инструктором, если была получена квалификационная отметка в отношении ночного полета для вертолета.

4. Курс должен включать в себя:

(a) теоретическую подготовку уровню знаний CPL(H) и IR и первоначальной квалификационной отметки типа для многодвигательных вертолетов;

(b) обучение визуальным полетам и полетам по приборам.

5. Заявитель, который не окончил или не может окончить весь курс CPL(H)/IR, может обратиться в ОГА с ходатайством о сдаче экзамена на знание теории и практического экзамена для свидетельства с меньшими привилегиями и IR, если выполняются необходимые требования.

Теоретические знания

6. Теоретический курс CPL(H)/IR должен включать в себя не менее 500 часов подготовки.

Экзамен на знание теории

7. Заявитель должен продемонстрировать уровень знаний, соответствующий привилегиям, предоставленным владельцу CPL(H) и IR.

Летная подготовка

8. Летная подготовка должна включать в себя не менее 180 часов, включая все тесты на успеваемость. В рамках 180 часов заявители должны пройти не менее:

(a) 125 часов подготовки с инструктором, из которых:

(i) 75 часов визуальной подготовки, которые могут включать в себя:

(1) 30 часов на тренажере вертолета FFS, уровень C/D; или

(2) 25 часов на тренажере вертолета FTD 2,3; или

- (3) 20 часов на тренажере вертолета FNPT II/III; или
- (4) 20 часов на самолете или TMG;
- (ii) 50 часов подготовки по приборам, которые могут включать:
 - (1) до 20 часов на тренажере вертолета FFS или FTD 2,3, или FNPT II, III; FNPT I; или
 - (2) 10 часов как минимум на тренажере вертолета FNPT I или на самолете.

Если вертолет, используемый для летной подготовки, отличается от тренажера вертолета FFS, используемого для визуального обучения, максимальный зачет ограничивается тем, что предусмотрено для тренажера вертолета FNPT II/III;

(b) 55 часов в качестве PIC, из которых 40 часов могут быть проведены в качестве SPIC. Необходимо выполнить не менее 14 часов самостоятельного полета днем и 1 часа самостоятельного полета ночью;

(c) 10 часов трассового полета с инструктором;

(d) 10 часов трассового полета в качестве PIC, включая трассовый полет в соответствии с VFR, протяженностью не менее 185 км (100 NM), в ходе которого должны быть выполнены посадки на двух аэродромах, отличных от аэродрома вылета;

(e) 5 часов налета на вертолетах должны быть выполнены ночью, из них не менее 3 часов - подготовка с инструктором, в том числе не менее 1 часа навигации по маршруту и 5 самостоятельных кругов полета ночью. Каждый круг полета должен включать в себя взлет и посадку.

(f) 50 часов времени полета по приборам, включающих в себя:

(i) 10 часов времени основной подготовки по приборам; и

(ii) 40 часов подготовки IR, которые должны включать в себя не менее 10 часов на многодвигательном вертолете с сертификатом IFR.

Практический экзамен

9. После окончания соответствующей летной подготовки заявитель должен сдать практический экзамен CPL(H) или на многодвигательном вертолете или на однодвигательном вертолете, а также сдать практический экзамен IR на многодвигательном вертолете с сертификатом IFR.

Ж. Интегрированный курс CPL - Вертолеты

Общие положения

1. Целью интегрированного курса CPL(H) является обучение пилотов уровню профессиональной подготовки, необходимому для выдачи CPL(H).

2. Заявитель, который хочет обучаться на интегрированном курсе CPL(H), должен пройти все этапы подготовки на одном непрерывном курсе обучения, организованном АТО.

3. Заявитель может быть допущен до обучения или в качестве лица без какой-либо предварительной подготовки, или в качестве владельца свидетельства PPL(H), выданной в соответствии с Приложением 1 к [Чикагской Конвенции](#). В том, что касается лиц с PPL(H), необходимо засчитать 50% соответствующего опыта, но не более:

(a) 40 часов, из которых до 20 часов могут являться временем подготовки с инструктором; или

(b) 50 часов, из которых не более 25 часов могут являться временем подготовки с инструктором, если была получена квалификационная отметка в отношении ночного полета для

вертолета.

4. Курс должен включать в себя:

- (a) теоретическую подготовку уровню знаний CPL(H); и
- (b) обучение визуальным полетам и полетам по приборам.

5. Заявитель, который не окончил или не может окончить весь курс CPL(H), может обратиться в ОГА с ходатайством о сдаче экзамена на знание теории и практического экзамена для свидетельства с меньшими привилегиями, если выполняются необходимые требования.

Теоретические знания

6. Утвержденный теоретический курс CPL(H) должен включать в себя не менее 350 часов подготовки или 200 часов, если заявитель является владельцем PPL.

Экзамен на знание теории

7. Заявитель должен продемонстрировать уровень знаний, соответствующий привилегиям, предоставленным владельцу CPL(H).

Летная подготовка

8. Летная подготовка должна включать в себя не менее 135 часов, включая все тесты на успеваемость, из которых не более 5 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам. В рамках 135 часов заявители должны пройти не менее:

(a) 85 часов подготовки с инструктором, из которых:

(i) до 75 часов могут являться визуальной подготовкой и могут включать в себя:

- (1) 30 часов на тренажере вертолета FFS, уровень C/D; или
- (2) 25 часов на тренажере вертолета FTD 2,3; или
- (3) 20 часов на тренажере вертолета FNPT II/III; или
- (4) 20 часов на самолете или TMG;

(ii) до 10 часов может являться временем подготовки по приборам, которые могут включать 5 часов как минимум на тренажере вертолета FNPT I или на самолете

Если вертолет, используемый для летной подготовки, отличается от тренажера FFS, используемого для визуального обучения, максимальный зачет ограничивается тем, что предусмотрено для тренажера вертолета FNPT II/III;

(b) 50 часов в качестве PIC, из которых 35 часов могут быть проведены в качестве SPIC. Необходимо выполнить не менее 14 часов самостоятельного полета днем и 1 часа самостоятельного полета ночью;

(c) 10 часов трассового полета с инструктором;

(d) 10 часов трассового полета в качестве PIC, включая трассовый полет в соответствии с VFR, протяженностью не менее 185 км (100 NM), в ходе которого должны быть выполнены посадки на двух аэродромах, отличных от аэродрома вылета;

(e) 5 часов налета на вертолетах должны быть выполнены ночью, из них не менее 3 часов - подготовка с инструктором, в том числе не менее 1 часа навигации по маршруту и 5 самостоятельных кругов полета ночью. Каждый круг полета должен включать в себя взлет и посадку.

(f) 10 часов времени подготовки по приборам с инструктором, включающих в себя не менее 5 часов на вертолете.

Практический экзамен

9. После окончания соответствующей летной подготовки заявитель должен сдать практический экзамен CPL(H).

К. Модульный курс CPL - Вертолеты

Общие положения

1. Целью модульного курса CPL(H) является обучение владельцев PPL(H) уровню профессиональной подготовки, необходимому для выдачи CPL(H).

2. До начала модульного курса CPL(H) заявитель должен являться владельцем свидетельства PPL(H), выданной в соответствии с Приложением 1 к [Чикагской Конвенции](#).

3. До начала летной подготовки заявитель должен:

(а) иметь 155 часов налета, в том числе 50 часов в качестве PIC на вертолетах, из которых 10 часов должны являться временем трассового полета.

За исключением требования о 50 часах в качестве PIC на вертолетах, часы в качестве PIC в других категориях воздушных судов могут составлять 155 часов налета на вертолете в любом из следующих случаев:

(1) 20 часов на самолетах, если заявители владеют PPL(A);

(2) 50 часов на самолетах, если заявители владеют CPL(A);

(3) 10 часов на TMGs или планерах;

(4) 20 часов на дирижаблях, если заявители владеют PPL(As);

(5) 50 часов на дирижаблях, если заявители владеют CPL(As);

(b) выполнить [FCL.725](#) и [FCL.720.H](#), если во время практического экзамена должен использоваться многодвигательный вертолет.

4. Заявитель, который хочет обучаться на модульном курсе CPL(H), должен пройти все этапы летной подготовки на одном непрерывном курсе обучения, организованном АТО. Теоретическая подготовка может предоставляться в АТО, которая проводит только теоретическую подготовку.

5. Курс должен включать в себя:

(а) теоретическую подготовку уровню знаний CPL(H); и

(b) обучение визуальным полетам и полетам по приборам.

Теоретические знания

6. Утвержденный теоретический курс CPL(H) должен включать в себя не менее 250 часов подготовки.

Экзамен на знание теории

7. Заявитель должен продемонстрировать уровень знаний, соответствующий привилегиям, предоставленным владельцу CPL(H).

Летная подготовка

8. Заявители без IR должны получить не менее 30 часов летной подготовки с инструктором, из которых:

(а) 20 часов подготовки визуальным полетам, которые включают в себя 5 часов на тренажере вертолета FFS или FTD 2,3 или FNPT II, III; и

(б) 10 часов подготовки по приборам, в том числе 5 часов как минимум на тренажере вертолета FTD 1 или FNPT I или на самолете.

9. Заявители, которые являются владельцами действующей IR(H), должны в полном объеме получить зачет относительно времени подготовки по приборам с инструктором. Заявители, которые являются владельцами действующей IR(A), должны пройти не менее 5 часов подготовки по приборам с инструктором на вертолете.

10. Заявителям без квалификационной отметки в отношении ночного полета для вертолетов должно быть дополнительно предоставлено не менее 5 часов летной подготовки ночью, в том числе 3 часа подготовки с инструктором, которые должны включать в себя не менее 1 часа навигации по маршруту и 5 самостоятельных кругов полета ночью. Каждый круг полета должен включать в себя взлет и посадку.

Опыт

11. Заявитель на получение CPL(H) должен иметь не менее 185 часов налета, в том числе 50 часов в качестве PIC, из которых 10 часов трассового полета в качестве PIC, включая трассовый полет в соответствии с VFR, протяженностью не менее 185 км (100 NM), в ходе которого должны быть выполнены посадки с полной остановкой на двух аэродромах, отличных от аэродрома вылета.

Часы в качестве первого пилота на другой категории воздушного судна могут засчитываться относительно 185 часов налета в следующих случаях:

(а) 20 часов на самолетах, если заявитель является владельцем PPL(A); или

(б) 50 часов на самолетах, если заявитель является владельцем CPL(A); или

(с) 10 часов на TMGs или планерах; или

(d) 20 часов на дирижаблях, если заявитель является владельцем PPL(As); или

(е) 50 часов на дирижаблях, если заявитель является владельцем CPL(As).

Практический экзамен

12. После окончания соответствующей летной подготовки и выполнения соответствующих требований относительно опыта заявитель должен сдать практический экзамен CPL(H).

L. Интегрированный курс CPL/IR - Дирижабли

Общие положения

1. Целью интегрированного курса CPL(As)/IR является обучение пилотов уровню профессиональной подготовки, необходимому для пилотирования дирижаблей и получения CPL(As)/IR.

2. Заявитель, который хочет обучаться на интегрированном курсе CPL(As)/IR, должен

пройти все этапы подготовки на одном непрерывном курсе обучения, организованном АТО.

3. Заявитель может быть допущен до обучения или в качестве лица без какой-либо предварительной подготовки, или в качестве владельца свидетельства PPL(As), PPL(A) или PPL(H), выданных в соответствии с Приложением 1 к [Чикагской Конвенции](#). В том, что касается лиц с PPL(As), PPL(A) или PPL(H), необходимо засчитать не более:

(a) 10 часов, из которых до 5 часов могут являться временем подготовки с инструктором; или

(b) 15 часов, из которых не более 7 часов могут являться временем подготовки с инструктором, если была получена квалификационная отметка в отношении ночного полета для дирижабля.

4. Курс должен включать в себя:

(a) теоретическую подготовку уровню знаний CPL(As) и IR, а также первоначальной квалификационной отметки типа воздушного судна; и

(b) обучение визуальным полетам и полетам по приборам.

5. Заявитель, который не окончил или не может окончить весь курс CPL/IR(As), может обратиться в ОГА с ходатайством о сдаче экзамена на знание теории и практического экзамена для свидетельства с меньшими привилегиями и IR, если выполняются необходимые требования.

Теоретические знания

6. Теоретический курс CPL(As)/IR должен включать в себя не менее 500 часов подготовки.

Экзамен на знание теории

7. Заявитель должен продемонстрировать уровень знаний, соответствующий привилегиям, предоставленным владельцу CPL(As) и IR.

Летная подготовка

8. Летная подготовка должна включать в себя не менее 80 часов, включая все тесты на успеваемость. В рамках 80 часов заявители должны пройти не менее:

(a) 60 часов подготовки с инструктором, из которых:

(i) 30 часов визуальной подготовки, которые могут включать в себя:

(1) 12 часов на тренажере для дирижабля FFS; или

(2) 10 часов на тренажере для дирижабля FTD; или

(3) 8 часов на тренажере для дирижабля FNPT II/III; или

(4) 8 часов на самолете, вертолете или TMG;

(ii) 30 часов подготовки по приборам, которые могут включать в себя:

(1) до 12 часов на тренажере для дирижабля FFS или FTD или FNPT II, III; или

(2) 6 часов как минимум на тренажере для дирижабля FTD 1 или FNPT I или на самолете.

Если дирижабль, используемый для летной подготовки, отличается от тренажера FFS, используемого для визуального обучения, максимальный зачет ограничивается 8 часами.

(b) 20 часов в качестве PIC, из которых 5 часов могут быть получены в качестве SPIC. Необходимо выполнить не менее 14 часов самостоятельного полета днем и 1 часа самостоятельного полета ночью;

(c) 5 часов трассового полета в качестве PIC, включая трассовый полет в соответствии с VFR, протяженностью не менее 90 км (50 NM), в ходе которого должны быть выполнены две посадки с полной остановкой на аэродроме назначения;

(d) 5 часов полета на дирижаблях должны быть выполнены ночью, из них не менее 3 часов - подготовка с инструктором, в том числе не менее 1 часа навигации по маршруту и 5 самостоятельных кругов полета ночью. Каждый круг полета должен включать в себя взлет и посадку;

(e) 30 часов времени полета по приборам с инструктором, включающих в себя:

(i) 10 часов времени основной подготовки по приборам; и

(ii) 20 часов подготовки IR, которые должны включать не менее 10 часов на многодвигательном дирижабле с сертификатом IFR.

Практический экзамен

9. После окончания соответствующей летной подготовки заявитель должен сдать практический экзамен CPL(As) или на многодвигательном дирижабле, или на однодвигательном дирижабле, а также практический экзамен IR на многодвигательном дирижабле с сертификатом IFR.

М. Интегрированный курс CPL - Дирижабли

Общие положения

1. Целью интегрированного курса CPL(As) является обучение пилотов уровню профессиональной подготовки, необходимому для выдачи CPL(As).

2. Заявитель, который хочет обучаться на интегрированном курсе CPL(As), должен пройти все этапы подготовки на одном непрерывном курсе обучения, организованном АТО.

3. Заявитель может быть допущен до обучения или в качестве лица без какой-либо предварительной подготовки, или в качестве владельца свидетельства PPL(As), PPL(A) или PPL(H), выданных в соответствии с Приложением 1 к [Чикагской Конвенции](#). В том, что касается лиц с PPL(As), PPL(A) или PPL(H), необходимо засчитать не более:

(a) 10 часов, из которых до 5 часов могут являться временем подготовки с инструктором; или

(b) 15 часов, из которых не более 7 часов могут являться временем подготовки с инструктором, если была получена квалификационная отметка в отношении ночного полета для дирижабля.

4. Курс должен включать в себя:

(a) теоретическую подготовку уровню знаний CPL(As); и

(b) обучение визуальным полетам и полетам по приборам.

5. Заявитель, который не окончил или не может окончить весь курс CPL(As), может обратиться в ОГА с ходатайством о сдаче экзамена на знание теории и практического экзамена для свидетельства с меньшими привилегиями, если выполняются необходимые требования.

Теоретические знания

6. Утвержденный теоретический курс CPL(As) должен включать в себя не менее 350 часов подготовки или 200 часов, если заявитель является владельцем PPL.

Экзамен на знание теории

7. Заявитель должен продемонстрировать уровень знаний, соответствующий привилегиям, предоставленным владельцу CPL(As).

Летная подготовка

8. Летная подготовка должна включать в себя не менее 50 часов, включая все тесты на успеваемость, из которых не более 5 часов должны являться временем наземной тренировки по приборам. В рамках 50 часов заявители должны пройти не менее:

- (a) 30 часов подготовки с инструктором, из которых до 5 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам;
- (b) 20 часов в качестве PIC;
- (c) 5 часов трассового полета с инструктором;
- (d) 5 часов трассового полета в качестве PIC, включая трассовый полет в соответствии с VFR, протяженностью не менее 90 км (50 NM), в ходе которого должны быть выполнены две посадки с полной остановкой на аэродроме назначения;
- (e) 5 часов полета на дирижаблях должны быть выполнены ночью, в том числе 3 часа подготовки с инструктором, включая не менее 1 часа навигации по маршруту и 5 самостоятельных кругов полета ночью. Каждый круг полета должен включать в себя взлет и посадку;
- (f) 10 часов времени подготовки по приборам с инструктором, включающих в себя не менее 5 часов на дирижабле.

Практический экзамен

9. После окончания соответствующей летной подготовки заявитель должен сдать практический экзамен CPL(As).

N. Модульный курс CPL - Дирижабли

Общие положения

1. Целью модульного курса CPL(As) является обучение владельцев PPL(As) уровню профессиональной подготовки, необходимому для выдачи CPL(As).

2. До начала модульного курса CPL(As) заявитель должен являться:

- (a) владельцем свидетельства PPL(As), выданной в соответствии с Приложением 1 к [Чикагской Конвенции](#);
- (b) иметь 200 часов полета в качестве пилота на дирижаблях, в том числе 100 часов в качестве PIC, из которых 50 часов должны являться временем трассового полета.

3. Заявитель, который хочет обучаться на модульном курсе CPL(As), должен пройти все этапы летной подготовки на одном непрерывном курсе обучения, организованном АТО. Теоретическая подготовка может предоставляться в АТО, которая проводит только теоретическую подготовку.

4. Курс должен включать в себя:

- (a) теоретическую подготовку уровню знаний CPL(As); и
- (b) обучение визуальным полетам и полетам по приборам.

Теоретические знания

5. Утвержденный теоретический курс CPL(As) должен включать в себя не менее 250 часов подготовки.

Экзамен на знание теории

6. Заявитель должен продемонстрировать уровень знаний, соответствующий привилегиям, предоставленным владельцу CPL(As).

Летная подготовка

7. Заявители без IR должны получить не менее 20 часов летной подготовки с инструктором, из которых:

10 часов подготовки визуальным полетам, которые могут включать в себя 5 часов на тренажере дирижабля FFS или FTD 2,3 или FNPT II, III; и 10 часов подготовки по приборам, которые могут включать в себя 5 часов как минимум на тренажере дирижабля FTD 1 или FNPT I или на самолете.

8. Заявители, которые являются владельцами действующей IR(As), должны в полном объеме получить зачет относительно времени подготовки по приборам с инструктором. Заявители, которые являются владельцами действующей IR в другой категории воздушного судна, должны пройти не менее 5 часов подготовки по приборам с инструктором на дирижабле.

9. Заявителям без квалификационной отметки в отношении ночного полета для дирижаблей должно быть дополнительно предоставлено не менее 5 часов летной подготовки ночью, в том числе 3 часа подготовки с инструктором, которые должны включать в себя не менее 1 часа навигации по маршруту и 5 самостоятельных кругов полета ночью. Каждый круг полета должен включать в себя взлет и посадку.

Опыт

10. Заявитель на получение CPL(As) должен иметь не менее 250 часов налета на дирижаблях, в том числе 125 часов в качестве PIC, из которых 50 часов трассового полета в качестве PIC, включая трассовый полет в соответствии с VFR, протяженностью не менее 90 км (50 NM), в ходе которого должна быть выполнена посадка с полной остановкой на аэродроме назначения.

Часы в качестве PIC на другой категории воздушного судна могут засчитываться относительно 185 часов налета в следующих случаях:

(a) 30 часов на самолетах или вертолетах, если заявитель является владельцем PPL(A) или PPL(H) соответственно; или

(b) 60 часов на самолетах или вертолетах, если заявитель является владельцем CPL(A) или CPL(H) соответственно; или

(c) 10 часов на TMGs или планерах; или

(d) 10 часов на аэростатах.

Практический экзамен

11. После окончания соответствующей летной подготовки и выполнения соответствующих требований относительно опыта заявитель должен сдать практический экзамен CPL(As).

Дополнение 4 **Практический экзамен для выдачи CPL**

А. Общие положения

1. Заявитель на сдачу практического экзамена для CPL должен пройти летную подготовку на том же классе или типе воздушного судна, который должен использоваться во время экзамена.

2. Заявитель должен сдать все соответствующие разделы практического экзамена. Если не сдан любой элемент в разделе, указанный раздел считается несданным. Если не сданы несколько разделов, заявитель должен снова сдать весь экзамен. Если заявитель не сдает только один раздел, он должен повторно сдать только данный раздел. Если заявитель во время повторной сдачи экзамена не сдает любой раздел, в том числе разделы, которые были сданы ранее, он должен снова сдать весь экзамен. Все соответствующие разделы практического экзамена должны быть сданы в течение 6 месяцев. Если все соответствующие разделы экзамена не сданы с двух попыток, требуется дальнейшее обучение.

3. Если практический экзамен не был сдан, необходимо дальнейшее обучение. Ограничений по количеству попыток сдать практический экзамен не существует.

Проведение экзамена

4. Если заявитель завершает сдачу экзамена по причинам, которые экзаменатор по вопросам полета (FE) считает ненадлежащими, заявитель должен пересдать весь практический экзамен. Если экзамен закончен по причинам, которые FE считает надлежащими, только несданные разделы подлежат сдаче в дополнительном полете.

5. На усмотрение FE заявитель может повторить любой маневр или процедуру экзамена еще раз. Экзаменатор FE может остановить экзамен на любом его этапе, если он считает, что летные навыки, продемонстрированные заявителем, требуют полной пересдачи экзамена.

6. Заявитель должен пилотировать воздушное судно с позиции, в которой могут осуществляться функции PIC, и проводить экзамен так, словно другие члены экипажа отсутствуют. Ответственность за полет определяется в соответствии с национальными регламентами.

7. Заявитель должен показать экзаменатору FE, какие проверки и задачи он выполняет, в том числе идентифицировать радиооборудование. Проверки должны осуществляться в соответствии с листом проверок для воздушного судна, на котором проводится экзамен. Во время предполетной подготовки на экзамене заявитель должен определить установки мощности и скорости. Технические данные для взлета, захода на посадку и посадки должны рассчитываться заявителем в соответствии с руководством по летной эксплуатации или летным руководством используемого воздушного судна.

8. Экзаменатор FE не должен принимать участие в пилотировании воздушного судна, за исключением случаев, когда его вмешательство необходимо в интересах безопасности или во избежание недопустимой задержки для воздушного движения другого транспорта.

В. Содержание практического экзамена для выдачи CPL - Самолеты

1. Самолет, используемый для практического экзамена, должен отвечать требованиям

относительно учебных самолетов; он должен быть сертифицирован для перевозки не менее четырех пассажиров и иметь воздушный винт изменяемого шага и убирающиеся шасси.

2. Маршрут полета должен выбирать экзаменатор FE, пунктом назначения должен являться аэродром с командно-диспетчерской службой. Заявитель должен нести ответственность за планирование полета и должен гарантировать, что на борту имеется все оборудование и вся документация для осуществления полета. Продолжительность полета должна быть не меньше 90 минут.

3. Заявитель должен продемонстрировать способность:

(a) пилотировать самолет в рамках его эксплуатационных ограничений;

(b) равномерно и аккуратно выполнять все маневры;

(c) руководствоваться здравым смыслом и демонстрировать летное мастерство;

(d) применять знания законов аэронавтики; и

(e) сохранять управление самолетом в любое время таким образом, чтобы не подвергать сомнению успешные результаты процедуры или маневра.

Допустимые отклонения летного испытания

4. Необходимо применять следующие ограничения, которые корректируются для учета турбулентного режима, а также пилотажных свойств и летно-технических характеристик используемого воздушного судна.

Высота

нормальный полет +/- 100 футов

с имитированным отказом двигателя +/- 150 футов

Отслеживание по радиооборудованию +/- 5°

Курс следования

нормальный полет +/- 10°

с имитированным отказом двигателя +/- 15°

Скорость

Взлет и заход на посадку +/- 5 узлов

Все остальные режимы полета +/- 10 узлов

Содержание экзамена

5. Элементы в [разделе 2\(c\)](#) и [\(e\)\(iv\)](#), а также [разделы 5](#) и [6](#) могут быть выполнены на тренажере FNPT II или FFS.

Использование листов проверки самолета, летное мастерство, управление самолетом посредством внекабинного зрительного ориентира, процедуры противообледенительной обработки и принципы преодоления ошибок и угроз применяются во всех разделах.

Раздел 1 - ПРЕДПОЛЕТНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ОТПРАВЛЕНИЕ	
a	Предполетная подготовка, включающая в себя: планирование полета, документацию, определение массы и центровки, метеорологическую консультацию, указания пилотам NOTAMS
b	Осмотр и обслуживание самолета
c	Выруливание и взлет

d	Аспекты летно-технических характеристик и триммирование
e	Эксплуатация аэродромов и схемы полета по кругу над аэродромом
f	Порядок выполнения взлета, установка высотомера, предупреждение столкновений (осмотрительность пилота)
g	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена
Раздел 2 - ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ ДЕЙСТВИЯ В ВОЗДУХЕ	
a	Управление самолетом посредством внекабинного зрительного ориентира, в том числе горизонтальный полет по прямой, набор высоты, снижение, осмотрительность пилота
b	Полет на критически малых воздушных скоростях, в том числе выявление и вывод из начальной и развившейся стадии сваливания
c	Виражи, в том числе виражи при посадочной конфигурации. Крутые виражи 45°
d	Полет на критически максимальных воздушных скоростях, в том числе выявление и выход из снижения по крутой спирали
e	Полет исключительно по приборам, в том числе: (i) горизонтальный полет, крейсерская конфигурация, изменение курса, высота и воздушная скорость; (ii) развороты с набором высоты и со снижением с креном 10° - 30° (iii) выходы из необычного положения (iv) ограниченная приборная панель
f	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена
Раздел 3 - ПРОЦЕДУРЫ ПОЛЕТА ПО МАРШРУТУ	
a	Управление самолетом посредством внекабинного зрительного ориентира, в том числе крейсерская конфигурация: факторы, связанные с максимальной дальностью полета и продолжительностью полета
b	Положение, считывание данных с карты
c	Высота, скорость, стабилизация курса, предупреждение столкновений
d	Установка высотомера. Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена
e	Контроль над ходом полета, полетный журнал, расходование топлива, оценка ошибки выдерживания курсового угла и восстановление правильного курса
f	Наблюдение за метеорологическими условиями, оценка тенденций, планирование изменений маршрута полета
g	Прокладывание курса, положение (NDB или VOR), идентификация оборудования (полет по приборам). Реализация плана по изменению маршрута полета на другой аэродром (визуальный полет).
Раздел 4 - ПРОЦЕДУРЫ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ И ПОСАДКИ	
a	Процедуры захода на посадку, установка высотомера, проверки, предупреждение столкновений
b	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена
c	Заход на второй круг с малой высоты
d	Нормальная посадка, посадка при боковом ветре (при наличии подходящих условий)
e	Посадка на короткой летной полосе
f	Заход на посадку и посадка на режиме малого газа (только однодвигательные самолеты)

g	Посадка без использования закрылок
h	Послеполетная деятельность
Раздел 5 - ДЕЙСТВИЯ В СЛОЖНЫХ СИТУАЦИЯХ И ПРОЦЕДУРЫ НА СЛУЧАЙ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ	
Настоящий раздел может быть объединен с разделами 1-4 .	
a	Имитированный отказ двигателя после взлета (на безопасной высоте), тренировка действий в условиях пожара
b	Неправильное функционирование оборудования, в том числе выпуск альтернативного шасси, отказ системы электроснабжения и отказ тормозов
c	Вынужденная посадка (имитированная)
d	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена
e	Устные вопросы
Раздел 6 - ИМИТИРОВАННЫЙ ПОЛЕТ С НЕСИММЕТРИЧНОЙ ТЯГОЙ ДВИГАТЕЛЕЙ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЭЛЕМЕНТЫ КЛАССА ИЛИ ТИПА	
Настоящий раздел может быть объединен с разделами 1-5 .	
a	Имитированный отказ двигателя во время взлета (на безопасной высоте, за исключением случаев использования тренажера FFS)
b	Несимметричный заход на посадку и второй круг
c	Несимметричный заход на посадку и посадка с полной остановкой двигателя
d	Остановка двигателя и повторный запуск
e	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена, летное мастерство
f	Как установлено FE - необходимо включить любые соответствующие элементы практического экзамена для квалификационной отметки типа или класса, в соответствующих случаях: (i) системы самолета, в том числе управление автопилотом (ii) эксплуатация нагнетательной системы (iii) использование противообледенительных систем
g	Устные вопросы

С. Содержание практического экзамена для выдачи CPL - Вертолеты

1. Вертолет, используемый для практического экзамена, должен отвечать требованиям относительно учебных вертолетов.

2. Зону и маршрут полета должен выбирать экзаменатор FE, все действия на малой высоте и на режиме висения должны выполняться на утвержденном аэродроме/месте постоянного базирования. Маршруты, используемые для [раздела 3](#), могут заканчиваться на аэродроме вылета или на другом аэродроме, конечной остановкой должен являться аэродром с командно-диспетчерской службой. Практический экзамен может проводиться в рамках двух полетов. Общая продолжительность полета/полетов должна быть не меньше 90 минут.

3. Заявитель должен продемонстрировать способность:

- (a) пилотировать вертолет в рамках его эксплуатационных ограничений;
- (b) равномерно и аккуратно выполнять все маневры;
- (c) руководствоваться здравым смыслом и демонстрировать летное мастерство;
- (d) применять знания законов аэронавтики; и
- (e) сохранять управление вертолетом в любое время таким образом, чтобы не подвергать сомнению успешные результаты процедуры или маневра.

Допустимые отклонения летного испытания

4. Необходимо применять следующие ограничения, которые корректируются для учета турбулентного режима, а также пилотажных свойств и летно-технических характеристик используемого вертолета.

Высота	
нормальный полет	+ - 100 футов
сымитированная аварийная ситуация	+ - 150 футов
Отслеживание по радиооборудованию	+ - 10°
Курс следования	
нормальный полет	+ - 10°
сымитированная аварийная ситуация	+ - 15°
Скорость	
взлет и заход на посадку	+ - 5 узлов
многомоторный вертолет	
все остальные режимы полета	+ - 10 узлов
Снос относительно земли	
Т.О. режим висения I.G.E.	+ - 3 фута
посадка, боковое движение и движение назад отсутствуют	

Содержание экзамена

5. Элементы в [разделе 4](#) могут быть выполнены на тренажере вертолета FNPT II или FFS. Использование листов проверки вертолета, летное мастерство, управление вертолетом посредством внекабинного зрительного ориентира, процедуры противообледенительной обработки и принципы преодоления ошибок и угроз применяются во всех разделах.

Раздел 1 - ПРЕДПОЛЕТНЫЕ/ПОСЛЕПОЛЕТНЫЕ ПРОВЕРКИ И ПРОЦЕДУРЫ	
a	Теория вертолета (например, журнал технического состояния, горючее, масса и центровка, летные характеристики), планирование полета, документация, указания пилотам NOTAMS, метеорологическая обстановка
b	Предполетный осмотр/действия перед полетом, расположение и назначение оборудования
c	Осмотр кабины пилота, порядок запуска
d	Проверка навигационного и связного оборудования, выбор и установка частот
e	Процедуры, выполняемые перед взлетом, процедура радиообмена, взаимодействие в целях управления воздушным движением
f	Установка вертолета на место стоянки, выключение двигателя, послеполетная процедура
Раздел 2 - МАНЕВРЫ В РЕЖИМЕ ВИСЕНИЯ, СОВЕРШЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ И УПРАВЛЕНИЕ ВЕРТОЛЕТОВ В ОГРАНИЧЕННЫХ УСЛОВИЯХ	
a	Взлет и посадка (отрыв от земли и касание посадочной поверхности)
b	Выруливание, руление вертолета по воздуху

c	Неподвижное зависание с встречным/боковым/попутным ветром
d	Развороты влево и вправо на 360° в режиме неподвижного зависания (развороты на месте)
e	Маневрирование в режиме висения: движение вперед, вбок, назад
f	Имитированный отказ двигателя на режиме висения
g	Быстрые остановки против ветра и по ветру
h	Взлеты и посадки на местности с уклоном/неподготовленных посадочных площадках
i	Взлеты (различные профили)
j	Взлет при боковом ветре, попутном ветре (если это практически осуществимо)
k	Взлет с максимальной взлетной массой (фактический или имитируемый)
l	Заходы на посадку (различные профили)
m	Взлет и посадка с ограниченной мощностью
n	Авторотация (экзаменатор FE должен выбрать два упражнения: исправленная скорость, скорость минимального расхода топлива, низкая скорость и развороты на 360°)
o	Посадка на режиме авторотации
p	Тренировка вынужденной посадки с возобновлением питания
q	Проверки мощности двигателя, метод рекогносцировки местности, порядок выполнения захода на посадку и взлета
Раздел 3 - НАВИГАЦИЯ - ПРОЦЕДУРЫ ПОЛЕТА ПО МАРШРУТУ	
a	Навигация и ориентация на различных высотах, считывание данных с карты
b	Высота, скорость, стабилизация курса, наблюдение за воздушным пространством, установка высотомера
c	Контроль над ходом полета, полетный журнал, расходование топлива, продолжительность полета, предположительное время прибытия (ETA), оценка ошибки выдерживания курсового угла и восстановление правильного курса, контроль приборов
d	Наблюдение за метеорологическими условиями, планирование изменений маршрута полета
e	Прокладывание курса, положение (NDB и/или VOR), идентификация оборудования.
f	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена, соблюдение постановлений и т.д.
Раздел 4 - ПРАВИЛА ПОЛЕТА И МАНЕВРЫ ТОЛЬКО ПО ПРИБОРАМ	
a	Горизонтальный полет, изменение курса, высота и скорость
b	Горизонтальные развороты по схеме 1 на определенном курсе, 180° - 360°, влево и вправо
c	Набор высоты и снижение, в том числе развороты по схеме 1 на определенном курсе
d	Выводы из необычных положений
e	Развороты с креном 30°, до 90°, влево и вправо
Раздел 5 - ДЕЙСТВИЯ В СЛОЖНЫХ СИТУАЦИЯХ И ПРОЦЕДУРЫ НА СЛУЧАЙ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ (ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ, ИМИТИРУЕМЫЕ)	
Примечание 1: Если экзамен проводится на многодвигательном самолете, в него необходимо включить процедуру имитированного отказа двигателя, в том числе заход на посадку и посадку с одним работающим двигателем.	
Примечание 2: Экзаменатор FE должен выбрать четыре летных упражнения из следующего перечня:	
a	Отказ двигателя, в том числе отказ регулятора оборотов, обледенение карбюратора/двигателя, система смазки, при необходимости
b	Отказ топливной системы

c	Отказ электросистемы
d	Отказ гидравлической системы, в том числе заход на посадку и посадка без помощи гидравлики, при необходимости
e	Отказ несущего винта и/или системы противовращения (только на тренажере FFS или устно)
f	Тренировка действий в условиях пожара, в том числе противодымная защита и удаление дыма, при необходимости
g	Другие процедуры на случай чрезвычайных обстоятельств и в сложных ситуациях, предусмотренные в соответствующем руководстве по летной эксплуатации, в том числе для многодвигательных вертолетов: Имитированный отказ двигателя при взлете: прерванный взлет на точке принятия решения о взлете (TDP) или до ее достижения, или безопасная вынужденная посадка в заданной точке после взлета (DPATO) или до ее достижения, сразу после TDP или DPATO. Посадка с имитированным отказом двигателя: посадка или уход на второй круг после отказа двигателя до достижения точки принятия решения о посадке (LDP) или заданной точки до посадки DPBL; при отказе двигателя после LDP или безопасная вынужденная посадка после DPBL.

D. Содержание практического экзамена для выдачи CPL - Дирижабли

1. Дирижабль, используемый для практического экзамена, должен отвечать требованиям относительно учебных дирижаблей.

2. Зону и маршрут полета должен выбирать экзаменатор FE. Маршруты, используемые для раздела 3, могут заканчиваться на аэродроме вылета или на другом аэродроме, конечной остановкой должен являться аэродром с командно-диспетчерской службой. Практический экзамен может проводиться в рамках двух полетов. Общая продолжительность полета/полетов должна быть не меньше 60 минут.

3. Заявитель должен продемонстрировать способность:

- (a) пилотировать дирижабль в рамках его эксплуатационных ограничений;
- (b) равномерно и аккуратно выполнять все маневры;
- (c) руководствоваться здравым смыслом и демонстрировать летное мастерство;
- (d) применять знания законов аэронавтики; и
- (e) сохранять управление дирижаблем в любое время таким образом, чтобы не подвергать сомнению успешные результаты процедуры или маневра.

Допустимые отклонения летного испытания

4. Необходимо применять следующие ограничения, которые корректируются для учета турбулентного режима, а также пилотажных свойств и летно-технических характеристик используемого дирижабля.

Высота	
нормальный полет	+/- 100 футов
симулированная аварийная ситуация	+/- 150 футов

Отслеживание по радиооборудованию	+/- 10°
-----------------------------------	---------

Курс следования

нормальный полет +- 10°
 сымитированная аварийная ситуация +- 15°

Содержание экзамена

5. Элементы в [разделах 5](#) и [6](#) могут быть выполнены на тренажере дирижабля FNPT или FFS. Использование листов проверки дирижабля, летное мастерство, управление дирижаблем посредством внекабинного зрительного ориентира, процедуры противообледенительной обработки и принципы преодоления ошибок и угроз применяются во всех разделах.

Раздел 1 - ПРЕДПОЛЕТНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ОТПРАВЛЕНИЕ	
a	Предполетная подготовка, включающая в себя: планирование полета, документацию, определение массы и центровки, метеорологическую консультацию, указания пилотам NOTAMS
b	Осмотр и обслуживание дирижабля
c	Процедура отсоединения от причальной мачты, маневрирование на земле и взлет
d	Аспекты летно-технических характеристик и триммирование
e	Эксплуатация аэродромов и схемы полета по кругу над аэродромом
f	Порядок выполнения взлета, установка высотомера, предупреждение столкновений (осмотрительность пилота)
g	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - процедуры радиообмена
Раздел 2 - ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ ДЕЙСТВИЯ В ВОЗДУХЕ	
a	Управление дирижаблем посредством внекабинного зрительного ориентира, в том числе горизонтальный полет по прямой, набор высоты, снижение, осмотрительность пилота
b	Полет на барометрической высоте
c	Развороты
d	Снижение по крутой траектории и набор высоты по крутой траектории
e	Полет исключительно по приборам, в том числе: (i) горизонтальный полет, изменение курса, высота и воздушная скорость; (ii) развороты с набором высоты и со снижением (iii) выводы из необычных положений (iv) ограниченная приборная панель
f	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена
Раздел 3 - ПРОЦЕДУРЫ ПОЛЕТА ПО МАРШРУТУ	
a	Управление дирижаблем посредством внекабинного зрительного ориентира, факторы, связанные с максимальной дальностью полета и продолжительностью полета
b	Положение, считывание данных с карты
c	Высота, скорость, стабилизация курса, предупреждение столкновений
d	Установка высотомера. Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена
e	Контроль над ходом полета, полетный журнал, расходование топлива, оценка ошибки выдерживания курсового угла и восстановление правильного курса
f	Наблюдение за метеорологическими условиями, оценка тенденций, планирование изменений маршрута полета

g	Прокладывание курса, положение (NDB или VOR), идентификация оборудования (полет по приборам). Реализация плана по изменению маршрута полета на другой аэродром (визуальный полет)
Раздел 4 - ПРОЦЕДУРЫ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ И ПОСАДКИ	
a	Процедуры захода на посадку, установка высотомера, проверки, предупреждение столкновений
b	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена
c	Заход на второй круг с малой высоты
d	Нормальная посадка, посадка при боковом ветре (при наличии подходящих условий)
e	Посадка на короткой летной полосе
f	Заход на посадку и посадка на режиме малого газа (только однодвигательные самолеты)
g	Посадка без использования закрылок
h	Послеполетная деятельность
Раздел 5 - ДЕЙСТВИЯ В СЛОЖНЫХ СИТУАЦИЯХ И ПРОЦЕДУРЫ НА СЛУЧАЙ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ	
Настоящий раздел может быть объединен с разделами 1-4 .	
a	Имитированный отказ двигателя после взлета (на безопасной высоте), тренировка действий в условиях пожара
b	Отказ оборудования
c	Вынужденная посадка (имитированная)
d	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена
e	Устные вопросы
Раздел 6 - СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЭЛЕМЕНТЫ КЛАССА ИЛИ ТИПА	
Настоящий раздел может быть объединен с разделами 1-5 .	
a	Имитированный отказ двигателя во время взлета (на безопасной высоте, за исключением случаев использования тренажера FFS)
b	Заход на посадку и второй круг при отказе двигателя/двигателей
c	Заход на посадку и посадка с полной остановкой при отказе двигателя/двигателей
d	Сбой функционирования в системе давления на оболочку
e	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена, летное мастерство
f	Как установлено FE - необходимо включить любые соответствующие элементы практического экзамена для квалификационной отметки типа или класса, в соответствующих случаях: (i) системы дирижабля (ii) эксплуатация системы давления на оболочку
g	Устные вопросы

Дополнение 5 Интегрированный курс обучения MPL

Общие положения

1. Целью интегрированного курса MPL является обучение пилотов уровню

профессиональной подготовки, необходимому для осуществления ими деятельности в качестве второго пилота на многодвигательных самолетах с газотурбинным двигателем с несколькими пилотами в соответствии с VFR и IFR и для получения MPL.

2. Утверждение курса обучения MPL должно быть предоставлено только той АТО, которая относится к оператору, выполняющему коммерческие воздушные перевозки и сертифицированному в соответствии с Частью-ORO, или которая имеет специальное соглашение с таким оператором.

3. Заявитель, который хочет обучаться на интегрированном курсе MPL, должен пройти все этапы подготовки на одном непрерывном курсе обучения в АТО. Обучение должно основываться на компетентностном подходе и проводиться в условиях эксплуатации с многочисленным экипажем.

4. До обучения на курсе должны допускаться только заявители без какой-либо предварительной подготовки (ab-initio).

5. Курс должен включать в себя:

(a) теоретическую подготовку уровню знаний ATPL(A);

(b) обучение визуальным полетам и полетам по приборам; и

(c) подготовку в МСС для осуществления деятельности на самолетах с несколькими пилотами; и

(d) подготовку для квалификационной отметки типа.

6. Заявитель, который не окончил или не может окончить весь курс MPL, может обратиться в ОГА с ходатайством о сдаче экзамена на знание теории и практического экзамена для свидетельства с меньшими привилегиями и IR, если выполняются необходимые требования.

Теоретические знания

7. Утвержденный теоретический курс MPL должен включать в себя не менее 750 часов подготовки уровню знаний ATPL(A), а также часы, необходимые для:

(a) теоретической подготовки для соответствующей квалификационной отметки типа в соответствии с [Подразделом Н](#); и

(b) теоретической подготовки по вопросам UPRT в соответствии с [FCL.745.A](#).

Летная подготовка

8. Летная подготовка должна включать в себя не менее 240 часов, состоящих из часов в качестве PF и PM в рамках фактического и имитированного полета и охватывающих следующие 4 фазы подготовки:

(a) Фаза 1 - Основополагающие летные навыки

Специальная основная подготовка в качестве единственного пилота на самолете.

(b) Фаза 2 - Основной этап

Ознакомление с производством полетов экипажем из нескольких человек и с полетами по приборам.

(c) Фаза 3 - Промежуточный этап

Применение производства полетов экипажем из нескольких человек на многодвигательных самолетах с газотурбинным двигателем, сертифицированным в качестве самолета с высокими летными характеристиками в соответствии с [Приложением I \(Часть-21\)](#) к Регламенту (ЕС) 748/2012.

(d) Фаза 4 - Продвинутый уровень

Подготовка для квалификационной отметки типа в рамках условий, ориентированных на

авиационные компании.

Требования МСС должны быть включены в соответствующие фазы, указанные выше.

Подготовка в рамках полета с несимметричной тягой двигателя должна быть проведена или на самолете, или на тренажере FFS.

8а. Опыт полетов в естественных условиях должен включать в себя:

(а) все требования к опыту согласно [Подразделу Н](#);

(б) летную подготовку по вопросам UPRT в соответствии с [FCL.745.A](#);

(с) упражнения для обучения предупреждению режима сваливания и восстановлению самолета из режима сваливания (UPRT) в отношении специфики соответствующего типа согласно [FCL.725.A\(c\)](#);

(d) ночные полеты;

(е) полеты только по приборам; и

(f) опыт, необходимый для достижения соответствующего летного мастерства.

9. Каждая фаза обучения в рамках программы летной подготовки должна охватывать как подготовку основным знаниям, так и практическую подготовку.

10. В рамках курса обучения должны проводиться постоянное оценивание программы обучения, а также постоянная оценка студентов, обучающихся в соответствии с программой. Оценка должна гарантировать, что:

(а) профессиональные знания и соответствующая оценка соотносятся с задачей второго пилота на самолете с несколькими пилотами; и

(б) студенты получают необходимые профессиональные знания постепенно и удовлетворительно.

11. Курс обучения должен включать в себя не менее 12 взлетов и посадок в целях гарантии компетентности. Указанное количество взлетов и посадок может быть сокращено как минимум до 6 при условии, что АТО и оператор до проведения обучения гарантируют, что:

(а) имеется процедура для оценки требуемого уровня компетентности пилота-студента; и

(б) имеется процедура, гарантирующая принятие корректировочной меры, если оценка, проводимая в процессе обучения, указывает на необходимость этого действия.

Указанные взлеты и посадки должны проводиться под руководством инструктора на самолете, для которого должна быть выдана квалификационная отметка типа.

Оценочный уровень

12. Заявитель на получение MPL должен продемонстрировать свои способности к достижению высоких результатов во всех 9 единицах компетентности, определенных в [параграфе 13](#), на продвинутом уровне компетентности, требуемом для выполнения полетов и для взаимодействия в качестве второго пилота на самолетах с газотурбинным двигателем с несколькими пилотами в соответствии с условиями визуального полета и полета по приборам. Посредством оценки необходимо подтвердить, что управление самолетом или ситуацией всегда находится под контролем и что гарантируется успешное завершение процедуры или маневра. Заявитель должен постоянно демонстрировать знания, навыки и подход, которые требуются для безопасной эксплуатации соответствующего типа самолета в соответствии с критериями эффективности MPL.

Единицы компетентности

13. Заявитель должен продемонстрировать компетентность и знания по следующим 9 единицам компетентности:

- (1) применение принципов работоспособности человека, в том числе принципов преодоления ошибок и угроз;
- (2) выполнение наземной эксплуатации самолета;
- (3) выполнение взлета;
- (4) выполнение полета с набором высоты;
- (5) выполнение крейсерского полета;
- (6) выполнение полета со снижением;
- (7) выполнение захода на посадку;
- (8) выполнение посадки; и
- (9) выполнение процедур после посадки и выполнение послеполетных действий в отношении самолета.

Имитируемый полет

14. Минимальные требования к FSTDs:

(a) Фаза 1 - Основополагающие летные навыки

Утвержденные ОГА электронные средства обучения и устройства для отработки конкретных задач со следующими характеристиками:

- наличие вспомогательных средств, которые выходят за рамки того, что обычно связано с настольным персональным компьютером, например, функциональные копии сектора газа, боковая ручка управления или специализированная клавиатура FMS; и

- психомоторная деятельность с соответствующим приложением силы и временем реакции.

(b) Фаза 2 - Основной этап

Тренажер FNPT II MCC, который имитирует характерный для определенного класса многодвигательный самолет с газотурбинным двигателем.

(c) Фаза 3 - Промежуточный этап

Тренажер FSTD, имитирующий многодвигательный самолет с газотурбинным двигателем, который должен пилотироваться совместно со вторым пилотом и который квалифицирован для уровня В эквивалентного стандарта, при этом дополнительно включает в себя:

- постоянная предусмотренная для всей кабины пилота визуальная система при дневном свете/в конце светового дня/ночью с минимальной зоной видимости, которая обеспечивает каждому пилоту 180° горизонтального поля зрения и 40° вертикального поля зрения; и

- имитацию воздействия внешних факторов АТС.

(d) Фаза 4 - Продвинутый уровень

Тренажер FFS полностью эквивалентный уровню D или уровню C с усовершенствованной визуальной системой дневного света, в том числе имитацию воздействия внешних факторов АТС.

Дополнение 6 Модульный курс обучения для IR

A. IR(A) - Модульный курс летной подготовки

Общие положения

1. Целью модульного курса летной подготовки IR(A) является обучение пилотов уровню профессиональной подготовки, необходимому для пилотирования самолетов в соответствии с правилами IFR и в IMC. Курс состоит из двух модулей, которые могут быть пройдены по

отдельности или вместе.

(а) Базовый модуль полетов по приборам

Он включает в себя 10 часов времени полетов по приборам с инструктором, из них не более 5 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на BITD, FNPT I или II или FFS. По завершении базового модуля полетов по приборам кандидату необходимо выдать сертификат об окончании курса.

(b) Технологический модуль полетов по приборам

Он включает в себя оставшуюся часть программы подготовки для IR(A), 40 часов времени полетов по приборам на однодвигательном или 45 часов времени полетов по приборам на многодвигательном судне с инструктором, и теоретический курс для IR(A).

2. Заявитель на обучение на модульном курсе IR(A) должен являться владельцем PPL(A) или CPL(A). Заявитель на обучение технологическому модулю полетов по приборам, не обладающий CPL(A), должен являться владельцем сертификата об окончании курса относительно базового модуля полетов по приборам.

АТО должна гарантировать, что заявитель на обучение на курсе IR(A) для многодвигательных воздушных судов, не обладавший квалификационной отметкой класса или типа для многодвигательных самолетов, прошел установленное в [Подразделе Н](#) обучение для многодвигательных самолетов, прежде чем начинать летную подготовку для курса IR(A).

3. Заявитель, который хочет обучаться технологическому модулю полетов по приборам на модульном курсе IR(A), должен пройти все этапы подготовки на одном непрерывном утвержденном курсе обучения. До начала технологического модуля полетов по приборам, АТО должна гарантировать компетентность заявителя и наличие базовых навыков полетов по приборам. Повышение квалификации должно быть пройдено в соответствии с требованиями.

4. Курс теоретической подготовки должен быть окончен в течение 18 месяцев. Технологический модуль полетов по приборам и практический экзамен должны быть окончены в течение срока действия отметки о сдаче теоретических экзаменов.

5. Курс должен включать в себя:

(а) теоретическую подготовку уровню знаний IR;

(b) обучение полетам по приборам.

Теоретические знания

6. Утвержденный модульный курс IR(A) должен включать в себя не менее 150 часов теоретической подготовки.

Летная подготовка

7. Курс IR(A) для однодвигательных воздушных судов должен включать в себя не менее 50 часов времени полетов по приборам с инструктором, из которых не более 20 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на FNPT I или не более 35 часов на FFS или FNPT II. Максимум 10 часов времени наземной тренировки по приборам на FNPT II или FFS могут быть проведены на FNPT I.

8. Курс IR(A) для многодвигательных воздушных судов должен включать в себя не менее 55 часов времени полета по приборам с инструктором, из которых до 25 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на FNPT I или до 40 часов - на FFS или FNPT II. Максимум 10 часов времени наземной тренировки по приборам на FNPT II или FFS могут быть проведены на FNPT I. Оставшаяся часть летной подготовки по приборам должна включать в себя не менее 15 часов на многодвигательных самолетах.

9. Владелец IR(A) для однодвигательных воздушных судов, который также является владельцем квалификационной отметки класса или типа для многодвигательных воздушных судов и хочет впервые получить IR(A) для многодвигательных воздушных судов, должен окончить курс в АТО, включающий в себя не менее 5 часов подготовки полетам по приборам на многодвигательных самолетах, из которых 3 часа могут быть проведены на FFS или FNPT II.

10.1. Для владельца CPL(A) или сертификата об окончании курса относительно базового модуля полетов по приборам общее количество часов подготовки, указанное в параграфах 7 или 8, может быть сокращено на 10 часов.

10.2. Для владельца IR(H) общее количество часов подготовки, указанное в параграфах 7 или 8, может быть сокращено до 10 часов.

10.3. Вся подготовка полетам по приборам на самолетах должна соответствовать параграфам 7 или 8, в соответствующих случаях.

11. Тренировочные полеты вплоть до практического экзамена IR(A) должны включать в себя:

(а) Базовый модуль полетов по приборам: Процедура и маневры для базового полета по приборам, охватывающие как минимум:

Базовый полет по приборам без внешнего зрительного ориентира:

- горизонтальный полет;
- полет с набором высоты;
- полет со снижением;
- развороты в горизонтальном полете, в полете с набором высоты и со снижением;

модель приборов;

крутой вираж;

радионавигация;

выводы из необычных положений;

ограниченная приборная панель;

выявление и вывод из начальной и развившейся стадии сваливания;

(b) Технологический модуль полетов по приборам:

(i) предполетные процедуры для полетов по правилам IFR, в том числе использование летного руководства и соответствующей документации аэронавигационных служб при подготовке плана полета IFR;

(ii) процедуры и маневры для IFR при нормальных условиях, в сложных ситуациях и при чрезвычайных обстоятельствах, которые охватывают как минимум следующее:

- переход от визуального полета к полету по приборам на взлете;
- стандартная схема вылета и посадки по приборам;
- процедуры по правилам IFR на маршруте;
- полет в зоне ожидания;
- заход на посадку по приборам согласно определенному минимуму;
- процедуры ухода на второй круг;
- приземления после захода на посадку по приборам, в том числе полет по кругу;

(iii) маневры во время полета и особые аэродинамические характеристики;

(iv) если требуется, пилотирование многодвигательного самолета во время выполнения описанных выше упражнений, в том числе пилотирование самолета только по приборам с имитацией одного неработающего двигателя, и остановки двигателя и повторного запуска двигателя (последнее упражнение должно выполняться на безопасной высоте, кроме случаев его выполнения на FFS или FNPT II).

Аа. IR(A) - Компетентностный модульный курс летной подготовки

Общие положения

1. Целью компетентностного модульного курса летной подготовки является обучение владельцев PPL или CPL квалификационной отметке о допуске к полетам по приборам, с учетом прежней подготовки к полетам по приборам и соответствующего опыта. Он предназначен для обеспечения уровня профессиональной подготовки, необходимого для пилотирования самолетов в соответствии с правилами IFR и в IMC. Курс должен проходить в рамках АТО или включать в себя совокупность подготовки к полетам по приборам, предоставляемой инструкторами IRI(A) или FI(A), обладающими соответствующей привилегией на обучение для IR, и летной подготовки в рамках АТО.

2. Заявитель на прохождение указанного компетентностного модульного курса IR(A) должен являться владельцем PPL(A) или CPL(A).

3. Курс теоретической подготовки должен быть пройден в течение 18 месяцев. Подготовка к полетам по приборам и практический экзамен должны быть окончены в течение срока действия отметки о сдаче теоретических экзаменов.

4. Курс должен включать в себя:

- (a) теоретическую подготовку уровню знаний IR(A);
- (b) обучение полетам по приборам.

Теоретические знания

5. Утвержденный компетентностный модульный курс IR(A) должен включать в себя не менее 80 часов теоретической подготовки. Теоретический курс может включать в себя обучение с использованием компьютера и элементы электронного обучения. Необходимо обеспечить минимальное количество часов классных занятий в соответствии с требованиями [ORA.ATO.305](#).

Летная подготовка

6. Метод получения IR(A) в соответствии с настоящим модульным курсом основан на компетентностном подходе. Однако заявитель должен выполнить минимальные требования, указанные ниже. Для получения необходимых профессиональных знаний может потребоваться дополнительное обучение.

(a) Компетентностный модульный курс IR(A) для однодвигательных воздушных судов должен включать в себя не менее 40 часов времени полета по приборам с инструктором, из которых не более 10 часов может являться временем наземной тренировки по приборам на FNPT I или до 25 часов - на FFS или FNPT II. Максимум 5 часов времени наземной тренировки по приборам на FNPT II или FFS могут быть проведены на FNPT I.

(i) Если заявитель:

(A) прошел летную подготовку по приборам, проведенную инструктором IRI(A) или FI(A), обладающим соответствующей привилегией на обучение для IR; или

(B) имеет опыт полетов по приборам в качестве PIC на самолетах в соответствии с квалификационной отметкой, дающей обязанности на полеты в соответствии с правилами IFR и в IMC, указанные часы могут быть засчитаны в отношении указанных выше 40 часов, но не более 30 часов;

(ii) Если заявитель имеет время налета по приборам с инструктором, кроме установленного в [пункте \(a\)\(i\)](#), указанные часы могут быть засчитаны относительно требуемых 40 часов, но не более 15 часов.

(iii) В любом случае, летная подготовка должна включать в себя не менее 10 часов налета по

приборам с инструктором на самолете в АТО.

(iv) Общее количество времени подготовки по приборам с инструктором должно быть не менее 25 часов.

(b) Компетентностный модульный курс IR(A) для многодвигательных воздушных судов должен включать в себя не менее 45 часов времени полетов по приборам с инструктором, из которых до 10 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на FNPT I, или до 30 часов - на FFS или FNPT II. Максимум 5 часов времени наземной тренировки по приборам на FNPT II или FFS могут быть проведены на FNPT I.

(i) Если заявитель:

(A) прошел летную подготовку по приборам, проведенную инструктором IRI(A) или FI(A), обладающим соответствующей привилегией на обучение для IR; или

(B) имеет опыт полетов по приборам в качестве PIC на самолетах в соответствии с квалификационной отметкой, дающей обязанности на полеты в соответствии с правилами IFR и в ИМС, указанные часы могут быть засчитаны в отношении указанных выше 45 часов, но не более 35 часов;

(ii) Если заявитель имеет время налета по приборам с инструктором, кроме установленного в [пункте \(b\)\(i\)](#), указанные часы могут быть засчитаны относительно требуемых 45 часов, но не более 15 часов.

(iii) В любом случае, летная подготовка должна включать в себя не менее 10 часов налета по приборам с инструктором на многодвигательном самолете в АТО.

(iv) Общее количество времени подготовки по приборам с инструктором должно быть не менее 25 часов, из которых как минимум 15 часов должны быть выполнены на многодвигательном самолете.

(c) Для определения количества часов, подлежащих зачету, а также для установления потребности в прохождении обучения заявитель должен пройти в АТО предшествующую поступлению оценку.

(d) Завершение летной подготовки по приборам, проводимой инструктором IRI(A) или FI(A) в соответствии с [пунктом \(a\)\(i\)](#) или [\(b\)\(i\)](#), должно быть зафиксировано в специальной карточке учета прохождения обучения и подписано инструктором.

7. Летная подготовка для компетентностного модульного курса IR(A) должна включать в себя:

(a) процедуры и маневры для основного полета по приборам, охватывающие как минимум следующее:

(i) базовый полет по приборам без внешнего зрительного ориентира;

(ii) горизонтальный полет;

(iii) полет с набором высоты;

(iv) полет со снижением;

(v) развороты в горизонтальном полете, в полете с набором высоты и со снижением;

(vi) модель приборов;

(vii) крутой вираж;

(viii) радионавигация;

(ix) выводы из необычных положений;

(x) ограниченная приборная панель; и

(xi) выявление и вывод из начальной и развившейся стадии сваливания;

(b) предполетные процедуры для полетов по правилам IFR, в том числе использование летного руководства и соответствующей документации аэронавигационных служб при подготовке плана полета IFR;

(c) процедуры и маневры для IFR при нормальных условиях, в сложных ситуациях и при чрезвычайных обстоятельствах, которые охватывают как минимум следующее:

(i) переход от визуального полета к полету по приборам на взлете;

(ii) стандартная схема вылета и посадки по приборам;
(iii) процедуры по правилам IFR на маршруте;
(iv) полет в зоне ожидания;
(v) заходы на посадку по приборам согласно определенному минимуму;
(vi) процедуры ухода на второй круг;
(vii) приземления после захода на посадку по приборам, в том числе полет по кругу;
(d) маневры во время полета и особые аэродинамические характеристики;
(e) если требуется, пилотирование многодвигательного самолета во время выполнения описанных выше упражнений, в том числе:

(i) пилотирование самолета только по приборам с имитацией одного неработающего двигателя;

(ii) остановка двигателя и повторный запуск двигателя (упражнение должно выполняться на безопасной высоте, кроме случаев его выполнения на FFS или FNPT II).

8. Заявители на обучение на компетентностном модульном курсе IR(A), являющиеся владельцами PPL или CPL Части-FCL и действительной IR(A), выданной в соответствии с требованиями Приложения 1 к [Чикагской Конвенции](#) третьей страной, могут получить зачет в полном объеме относительно курса обучения, указанного в [параграфе 4](#). Для выдачи IR(A), заявитель должен:

(a) успешно сдать практический экзамен для IR(A) в соответствии с [Дополнением 7](#);

(b) во время практического экзамена продемонстрировать экзаменатору, что он/она приобрели соответствующий уровень знания теории в области воздушного права, метеорологии, планирования полета и летных характеристик (IR); и

(c) иметь минимальный опыт, равный как минимум 50 часам налета, в соответствии с правилами IFR в качестве PIC на самолетах.

Предшествующая поступлению оценка

9. Содержание и продолжительность предшествующей поступлению оценки должны определяться АТО на основе предыдущего опыта полетов по приборам заявителя.

Многодвигательные воздушные суда

10. Владелец IR(A) для однодвигательных воздушных судов, который также обладает квалификационной отметкой класса или типа для многодвигательных воздушных судов и который хочет впервые получить IR(A) для многодвигательных воздушных судов, должен окончить курс в АТО, включающий в себя не менее 5 часов времени полетов по приборам на многодвигательных самолетах с инструктором, из которых 3 часа могут быть проведены на FFS или FNPT II, а также должен сдать практический экзамен.

В. IR(H) - Модульный курс летной подготовки

1. Целью модульного курса летной подготовки IR(H) является обучение пилотов уровню профессиональной подготовки, необходимому для пилотирования вертолетов в соответствии с правилами IFR и в IMC.

2. Заявитель на обучение на модульном курсе IR(H) должен являться владельцем PPL(H), или CPL(H), или ATP(H). До начала связанной с воздушными судами фазы подготовки курса IR(H) заявитель должен являться владельцем квалификационной отметки типа для вертолета, используемого на практическом экзамене для IR(H), или должен пройти утвержденное обучение

квалификационной отметке типа на указанном типе. Заявитель должен обладать сертификатом об удовлетворительном окончании МСС, если практический экзамен должен проводиться в условиях с несколькими пилотами.

3. Заявитель, который хочет обучаться на модульном курсе IR(H), должен пройти все этапы подготовки на одном непрерывном утвержденном курсе обучения.

4. Курс теоретической подготовки должен быть окончен в течение 18 месяцев. Летная подготовка и практический экзамен должны быть окончены в течение срока действия отметки о сдаче теоретических экзаменов.

5. Курс должен включать в себя:

- (a) теоретическую подготовку уровню знаний IR;
- (b) обучение полетам по приборам.

Теоретические знания

6. Утвержденный модульный курс IR(H) должен включать в себя не менее 150 часов подготовки.

Летная подготовка

7. Курс IR(H) для однодвигательных вертолетов должен охватывать не менее 50 часов времени полетов по приборам с инструктором, из которых:

(a) до 20 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на FNPT I(H) или (A). Указанные 20 часов подготовки на FNPT I (H) или (A) могут быть заменены на 20 часов подготовки для IR(H) на самолете, утвержденном для указанного курса; или

(b) до 35 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на тренажере вертолета FTD 2/3, FNPT II/III или FFS.

Летная подготовка по приборам должна включать в себя не менее 10 часов на вертолете с сертификатом IFR.

8. Курс IR(H) для многодвигательных вертолетов должен охватывать не менее 55 часов времени полетов по приборам с инструктором, из которых:

(a) до 20 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на FNPT I(H) или (A). Указанные 20 часов подготовки на FNPT I (H) или (A) могут быть заменены на 20 часов подготовки для IR(H) на самолете, утвержденном для указанного курса; или

(b) до 40 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на тренажере вертолета FTD 2/3, FNPT II/III или FFS.

Летная подготовка по приборам должна включать в себя не менее 10 часов на многодвигательном вертолете с сертификатом IFR.

9.1. Для владельцев ATPL(H) время теоретической подготовки должно быть сокращено на 50 часов.

9.2. Для владельцев IR(A) количество необходимой подготовки может быть сокращено до 10 часов.

9.3. Владельцу PPL(H) с квалификационной отметкой в отношении ночного полета для вертолета или CPL(H) общее количество времени полетов по приборам с инструктором может быть сокращено до 5 часов.

10. Тренировочные полеты вплоть до практического экзамена для IR(H) должны включать в себя:

(a) предполетные процедуры для полетов по правилам IFR, в том числе использование летного руководства и соответствующей документации аэронавигационных служб при подготовке

плана полета IFR;

(b) процедуры и маневры для IFR при нормальных условиях, в сложных ситуациях и при чрезвычайных обстоятельствах, которые охватывают как минимум следующее:

переход от визуального полета к полету по приборам на взлете;

стандартная схема вылета и посадки по приборам;

процедуры по правилам IFR на маршруте;

полет в зоне ожидания;

заход на посадку по приборам согласно определенному минимуму;

процедуры ухода на второй круг;

приземления после захода на посадку по приборам, в том числе полет по кругу;

(c) маневры во время полета и особые аэродинамические характеристики;

(d) если требуется, пилотирование многодвигательного вертолета во время выполнения описанных выше упражнений, в том числе пилотирование вертолета только по приборам с имитацией одного неработающего двигателя, и остановкой двигателя и повторным запуском двигателя (последнее упражнение должно выполняться на FFS, или FNPT II, или FTD 2/3).

С. IR(As) - Модульный курс летной подготовки

Общие положения

1. Целью модульного курса летной подготовки IR(As) является обучение пилотов уровню профессиональной подготовки, необходимому для пилотирования дирижаблей в соответствии с правилами IFR и в IMC. Курс состоит из двух модулей, которые могут быть пройдены по отдельности или вместе.

(a) Базовый модуль полетов по приборам

Он включает в себя 10 часов времени полетов по приборам с инструктором, из них не более 5 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на BITD, FNPT I или II или FFS. По завершении базового модуля полетов по приборам кандидату необходимо выдать сертификат об окончании курса.

(b) Технологический модуль полетов по приборам

Он включает в себя оставшуюся часть программы подготовки для IR(As), 25 часов времени полетов по приборам с инструктором, и теоретический курс для IR(As).

2. Заявитель на обучение на модульном курсе IR(As) должен являться владельцем PPL(As), в том числе привилегий для ночного полета или CPL(As). Заявитель на обучение технологическому модулю полетов по приборам, не обладающий CPL(As), должен являться владельцем сертификата об окончании курса относительно базового модуля полетов по приборам.

3. Заявитель, который хочет обучаться технологическому модулю полетов по приборам на модульном курсе IR(As), должен пройти все этапы подготовки на одном непрерывном утвержденном курсе обучения. До начала технологического модуля полетов по приборам, АТО должна гарантировать компетентность заявителя и наличие базовых навыков полетов по приборам. Повышение квалификации должно быть пройдено в соответствии с требованиями.

4. Курс теоретической подготовки должен быть окончен в течение 18 месяцев. Технологический модуль полетов по приборам и практический экзамен должны быть окончены в течение срока действия отметки о сдаче теоретических экзаменов.

5. Курс должен включать в себя:

(a) теоретическую подготовку уровню знаний IR;

(b) обучение полетам по приборам.

Теоретические знания

6. Утвержденный модульный курс IR(As) должен включать в себя не менее 150 часов теоретической подготовки.

Летная подготовка

7. Курс IR(As) должен включать в себя не менее 35 часов времени полетов по приборам с инструктором, из которых не более 15 часов могут являться временем наземной тренировки по приборам на FNPT I или не более 20 часов - на FFS или FNPT II. Максимум 5 часов времени наземной тренировки по приборам на FNPT II или FFS могут быть проведены на FNPT I.

8. Для владельца CPL(As) или сертификата об окончании курса относительно базового модуля полетов по приборам общее количество часов подготовки, указанное в [параграфе 7](#), может быть сокращено на 10 часов. Общая летная подготовка по приборам на дирижабле должна соответствовать параграфу 7.

9. Если заявитель является владельцем IR в другой категории воздушных судов, общее количество требуемой летной подготовки может быть сокращено до 10 часов на дирижаблях.

10. Тренировочные полеты вплоть до практического экзамена IR(As) должны включать в себя:

(a) Базовый модуль полетов по приборам:

Процедура и маневры для базового полета по приборам, охватывающие как минимум: базовый полет по приборам без внешнего зрительного ориентира:

- горизонтальный полет;
- полет с набором высоты;
- полет со снижением;
- развороты в горизонтальном полете, в полете с набором высоты и со снижением;
- модель приборов;
- крутой вираж;
- радионавигация;
- выводы из необычных положений;
- ограниченная приборная панель;

(b) Технологический модуль полетов по приборам:

(i) предполетные процедуры для полетов по правилам IFR, в том числе использование летного руководства и соответствующей документации аэронавигационных служб при подготовке плана полета IFR;

(ii) процедуры и маневры для IFR при нормальных условиях, в сложных ситуациях и при чрезвычайных обстоятельствах, которые охватывают как минимум следующее:

- переход от визуального полета к полету по приборам на взлете;
- стандартная схема вылета и посадки по приборам;
- процедуры по правилам IFR на маршруте;
- полет в зоне ожидания;
- заходы на посадку по приборам согласно определенному минимуму;
- процедуры ухода на второй круг;
- приземления после захода на посадку по приборам, в том числе полет по кругу;

(iii) маневры во время полета и особые аэродинамические характеристики;

(iv) пилотирование дирижабля во время выполнения описанных выше упражнений, в том числе пилотирование дирижабля только по приборам с имитацией одного неработающего двигателя, и остановки двигателя и повторного запуска двигателя (последнее упражнение должно выполняться на безопасной высоте, кроме случаев его выполнения на FFS или FNPT II).

Дополнение 7

Практический экзамен IR

1. Заявитель на получение IR должен пройти летную подготовку на том же классе или типе воздушного судна, который должен использоваться во время экзамена и который должен быть оборудован соответствующим образом в целях обучения и сдачи экзамена.

2. Заявитель должен сдать все соответствующие разделы практического экзамена. Если не сдан любой элемент в разделе, указанный раздел считается несданным. Если не сданы несколько разделов, заявитель должен снова сдать весь экзамен. Если заявитель не сдает только один раздел, он должен повторно сдать только данный раздел. Если заявитель во время повторной сдачи экзамена не сдает любой раздел, в том числе разделы, которые были сданы ранее, он должен снова сдать весь экзамен. Все соответствующие разделы практического экзамена должны быть сданы в течение 6 месяцев. Если все соответствующие разделы экзамена не сданы с двух попыток, требуется дальнейшее обучение.

3. Если практический экзамен не был сдан, может потребоваться дальнейшее обучение. Ограничений по количеству попыток сдать практический экзамен не существует.

Проведение экзамена

4. Целью экзамена является моделирование практического полета. Маршрут полета должен выбирать экзаменатор. Существенным элементом является способность заявителя планировать и совершать полет на основании текущего инструктивного материала. Заявитель должен осуществить планирование полета и гарантировать, что все оборудование и документация для выполнения полета находятся на борту. Длительность полета должна составлять не менее 1 часа.

5. Если заявитель завершает сдачу экзамена по причинам, которые экзаменатор считает ненадлежащими, заявитель должен пересдать весь практический экзамен. Если экзамен закончен по причинам, которые экзаменатор считает надлежащими, только несданные разделы подлежат сдаче в дополнительном полете.

6. На усмотрение экзаменатора заявитель может повторить любой маневр или процедуру экзамена еще раз. Экзаменатор может остановить экзамен на любом его этапе, если он считает, что летные навыки, продемонстрированные заявителем, требуют полной пересдачи экзамена.

7. Заявитель должен пилотировать воздушное судно с позиции, в которой могут осуществляться функции PIC, и проводить экзамен так, словно другие члены экипажа отсутствуют. Экзаменатор не должен принимать участие в пилотировании воздушного судна, за исключением случаев, когда его вмешательство необходимо в интересах безопасности или во избежание недопустимой задержки для воздушного движения другого транспорта. Ответственность за полет определяется в соответствии с национальными регламентами.

8. Высота принятия решения, минимальная высота снижения и точка ухода на второй круг должны определяться заявителем и быть одобрены экзаменатором.

9. Заявитель на получение IR должен показать экзаменатору, какие проверки и задачи он выполняет, в том числе идентифицировать радиооборудование. Проверки должны осуществляться в соответствии с утвержденным листом проверок для воздушного судна, на котором проводится экзамен. Во время предполетной подготовки на экзамене заявитель должен определить установки мощности и скорости. Технические данные для взлета, захода на посадку и посадки должны рассчитываться заявителем в соответствии с руководством по летной эксплуатации или летным руководством используемого воздушного судна.

Допустимые отклонения летного испытания

10. Заявитель должен продемонстрировать способность:

пилотировать воздушное в рамках его эксплуатационных ограничений;

равномерно и аккуратно выполнять все маневры;

руководствоваться здравым смыслом и демонстрировать летное мастерство;

применять знания законов аэронавтики; и

сохранять управление самолетом в любое время таким образом, чтобы не подвергать сомнению успешные результаты процедуры или маневра.

11. Необходимо применять следующие ограничения, которые корректируются для учета турбулентного режима, а также пилотажных свойств и летно-технических характеристик используемого воздушного судна.

Высота

В общем +/- 100 футов

Уход на второй круг на высоте
принятия решения + 50 футов/- 0 футов

Минимальная высота снижения/ MAP/высота + 50 футов/- 0 футов

Отслеживание

по радиооборудованию +/- 5°

для углового смещения отклонение с масштабом 1:2,
азимут, глассада
планирования (например,
LPV, ILS, MLS, GLS)

2D (LNAV) и 3D (LNAV/VNAV) "линейное"

боковое отклонение боковое отклонение от курса при
обычных условиях должно
составлять не более +1/2
значения RNP, соотносимого с
процедурой. Допустимым
является кратковременное
отклонение от указанного
стандарта как минимум до
однократного значения RNP.

3D линейное вертикальное отклонение

(например, RNP APCH (LNAV/VNAV) с

использованием BaroVNAV) не более - 75 футов ниже
профиля в вертикальной
плоскости в любой момент
времени и не более + 75 футов
над профилем в вертикальной
плоскости или ниже 1 000 футов
над уровнем аэродрома.

Курс следования

со всеми работающими двигателями +/- 5°

с имитированным отказом двигателя +/- 10°

Скорость

все работающие двигатели +/- 5 узлов

с имитированным отказом двигателя + 10 узлов/- 5 узлов

Содержание экзамена

Самолеты

Раздел 1 - ПРЕДПОЛЕТНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ОТПРАВЛЕНИЕ	
Использование листов проверки самолета, летное мастерство, процедуры противообледенительной обработки и т.п. применяются во всех разделах	
a	Использование летного руководства (или эквивалентных документов), особенно расчет летно-технических характеристик воздушного судна, масса и центровка
b	Использование документации служб воздушного движения, документа о метеоусловиях
c	Подготовка плана полета АТС, плана полета по правилам IFR/полетного журнала
d	Идентификация требуемых навигационных средств для процедур вылета, прибытия и захода на посадку
e	Предполетный осмотр
f	Минимальные метеоусловия
g	Выруливание
h	Взлет по PBN (в соответствующих случаях): - проверка того, что в навигационную систему загружена правильная процедура; и - перекрестная проверка между индикатором параметров навигационной системы и схемой вылетов.
i	Инструктаж перед взлетом, взлет
j ^(o)	Переход к полету по приборам
k ^(o)	Процедуры взлета и набора высоты по приборам, включая взлеты по PBN, и установка высотомера
l ^(o)	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена
Раздел 2 - ОБЩИЕ ПИЛОТАЖНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ^(o)	
a	Управление самолетом только по приборам, в том числе: горизонтальный полет на разных скоростях, управление триммером
b	Развороты с набором высоты и развороты со снижением с установившимся разворотом (Rate 1)
c	Выводы из необычных положений, включая установившиеся развороты с креном 45° и крутые развороты со снижением
d ^(*)	Вывод из захода на посадку в режим сваливания в горизонтальном полете, развороты с набором высоты/развороты со снижением и в посадочной конфигурации
e	Ограниченная приборная панель: стабилизированный набор высоты или снижение, развороты в горизонтальной плоскости на скорости 1 (Rate 1) на заданный курс, вывод из необычных положений
Раздел 3 - ПРОЦЕДУРЫ ПОЛЕТА IFR ПО МАРШРУТУ ^(o)	
a	Отслеживание, в том числе перехват, например, NDB, VOR, или линия пути между точек заданной траектории
b	Использование навигационной системы или радиооборудования
c	Горизонтальный полет, изменение курса, высота и приборная скорость, установка мощности, способ управления триммером
d	Установка высотомера
e	Расчет по времени и поправка ETAs (при необходимости, ожидание в процессе полета)

f	Контроль над ходом полета, полетный журнал, расходование топлива, управление системами
g	Процедуры защиты от обледенения, имитирование, при необходимости
h	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена
Раздел 3а - ПРОЦЕДУРЫ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ	
a	Установление и проверка навигационных средств, при необходимости, и идентификация оборудования, в соответствующих случаях
b	Процедуры захода на посадку, проверки высотомера
c	Ограничение высоты и скорости, в соответствующих случаях
d	Заход на посадку по RBN (в соответствующих случаях): - проверка того, что в навигационную систему загружена правильная процедура; и - перекрестная проверка между индикатором параметров навигационной системы и схемой захода.
Раздел 4 ^(o) - ЭКСПЛУАТАЦИЯ 3D ⁽⁺⁾	
a	Установка и проверка навигационных средств Проверка угла траектории в вертикальной плоскости Для RNP APCH: - проверка того, что в навигационную систему загружена правильная процедура; и - перекрестная проверка между индикатором параметров навигационной системы и картой подходов к аэродрому.
b	Заход на посадку и инструктаж относительно посадки, в том числе контроль на снижении/заходе на посадку/на посадке, включая идентификацию оборудования
c ⁽⁺⁾	Процедура ожидания
d	Соблюдение опубликованного процесса захода на посадку
e	Расчет времени захода на посадку
f	Стабилизация курса, высоты и скорости (стабилизированный заход на посадку)
g ⁽⁺⁾	Уход на второй круг
h ⁽⁺⁾	Процедура неправильного захода на посадку/приземление
i	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена
Раздел 5 ^(o) - ЭКСПЛУАТАЦИЯ 2D ⁽⁺⁺⁾	
a	Установление и проверка навигационных средств Для RNP APCH: - проверка того, что в навигационную систему загружена правильная процедура; и - перекрестная проверка между индикатором параметров навигационной системы и картой подходов к аэродрому.
b	Заход на посадку и инструктаж относительно посадки, в том числе контроль на снижении/заходе на посадку/на посадке, включая идентификацию оборудования
c ⁽⁺⁾	Процедура ожидания
d	Соблюдение опубликованного процесса захода на посадку
e	Расчет времени захода на посадку
f	Стабилизация курса, высоты/расстояния до MAPT и скорости (стабилизированный заход на посадку), а также заданного градиента набора высоты (SDF(s)), в соответствующих случаях
g ⁽⁺⁾	Уход на второй круг
h ⁽⁺⁾	Процедура неправильного захода на посадку/приземление
i	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена

Раздел 6 - ПОЛЕТ С ОДНИМ НЕРАБОТАЮЩИМ ДВИГАТЕЛЕМ (только в отношении многодвигательных самолетов) ^(o)	
a	Имитированный отказ двигателя после взлета или при заходе на второй круг
b	Заход на посадку, уход на второй круг и процедура неправильного захода на посадку с одним неработающим двигателем
c	Заход на посадку и посадка с одним неработающим двигателем
d	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена
^(o) Должно выполняться исключительно по приборам. ^(*) Может выполняться на FFS, FTD 2/3 или FNPT II. ⁽⁺⁾ Может выполняться в Разделе 4 или в Разделе 5 . ⁽⁺⁺⁾ Для установления привилегий для PBN один заход на посадку в Разделе 4 или в Разделе 5 должен являться RNP APCH. Если RNP APCH практически невозможен, он должен выполняться на оборудованном соответствующим образом FSTD.	

Вертолеты

Раздел 1 - ОТПРАВЛЕНИЕ	
Использование листов проверки самолета, летное мастерство, процедуры противообледенительной обработки и т.п. применяются во всех разделах	
a	Использование летного руководства (или эквивалентных документов), особенно расчет летно-технических характеристик, масса и центровка
b	Использование документации служб воздушного движения, документа о метеоусловиях
c	Подготовка плана полета АТС, плана полета по правилам IFR/полетного журнала
d	Идентификация требуемых навигационных средств для процедур вылета, прибытия и захода на посадку
e	Предполетный осмотр
f	Минимальные метеоусловия
g	Выруливание/руление по воздуху в соответствии с АТС или с указаниями инструктора
h	Взлет по PBN (в соответствующих случаях): - проверка того, что в навигационную систему загружена правильная процедура; и - перекрестная проверка между индикатором параметров навигационной системы и схемой вылетов.
i	Инструктаж перед взлетом, процедуры и проверки
j	Переход к полету по приборам
k	Процедуры взлета и набора высоты по приборам, включая процедуры PBN
Раздел 2 - ОБЩИЕ ПИЛОТАЖНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
a	Управление вертолетом только по приборам, в том числе:
b	Развороты с набором высоты и развороты со снижением с установившимся разворотом (Rate 1)
c	Выводы из необычных положений, включая установившиеся развороты с креном 30° и крутые развороты со снижением
Раздел 3 - ПРОЦЕДУРЫ ПОЛЕТА IFR ПО МАРШРУТУ	
a	Отслеживание, в том числе перехват, например, NDB, VOR, RNAV
b	Использование радиооборудования
c	Горизонтальный полет, изменение курса, высота и приборная скорость, установка

	мощности
d	Установка высотомера
e	Расчет по времени и поправка ETAs
f	Контроль над ходом полета, полетный журнал, расходование топлива, управление системами
g	Процедуры защиты от обледенения, имитирование, при необходимости и в соответствующих случаях
h	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена
Раздел 3а - ПРОЦЕДУРЫ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ	
a	Установление и проверка навигационных средств, при необходимости
b	Процедуры захода на посадку, проверки высотомера
c	Ограничение высоты и скорости, в соответствующих случаях
d	Заход на посадку по PBN (в соответствующих случаях): - проверка того, что в навигационную систему загружена правильная процедура; и - перекрестная проверка между индикатором параметров навигационной системы и схемой захода.
Раздел 4 - ЭКСПЛУАТАЦИЯ 3D (+)	
a	Установка и проверка навигационных средств Проверка угла траектории в вертикальной плоскости Для RNP APCH: (a) проверка того, что в навигационную систему загружена правильная процедура; и (b) перекрестная проверка между индикатором параметров навигационной системы и картой подходов к аэродрому.
b	Заход на посадку и инструктаж относительно посадки, в том числе контроль на снижении/заходе на посадку/на посадке
c (*)	Процедура ожидания
d	Соблюдение опубликованного процесса захода на посадку
e	Расчет времени захода на посадку
f	Стабилизация курса, высоты и скорости (стабилизированный заход на посадку)
g (*)	Уход на второй круг
h (*)	Процедура неправильного захода на посадку/приземление
i	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение, процедуры радиообмена
Раздел 5 - ЭКСПЛУАТАЦИЯ 2D (+)	
a	Установление и проверка навигационных средств Для RNP APCH: - проверка того, что в навигационную систему загружена правильная процедура; и - перекрестная проверка между индикатором параметров навигационной системы и картой подходов к аэродрому.
b	Заход на посадку и инструктаж относительно посадки, в том числе контроль на снижении/заходе на посадку/на посадке, и идентификация оборудования
c (*)	Процедура ожидания
d	Соблюдение опубликованного процесса захода на посадку
e	Расчет времени захода на посадку
f	Стабилизация курса, высоты и скорости (стабилизированный заход на посадку)
g (*)	Уход на второй круг
h (*)	Процедура неправильного захода на посадку (*) /приземление
i	Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение,

	процедуры радиообмена
Раздел 6 - ПРОЦЕДУРЫ В СЛУЧАЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ СЛОЖНЫХ СИТУАЦИЙ И ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ	
Настоящий раздел может быть объединен с разделами 1-5 . Экзамен должен учитывать вопросы, связанные с управлением вертолетом, идентификацией вышедшего из строя двигателя, незамедлительным принятием мер (указание на необходимые рычаги управления), последующими действиями и проверками, точностью пилотирования в следующих ситуациях:	
a	Имитированный отказ двигателя после взлета или при заходе на посадку ^(**) (на безопасной высоте, за исключением случаев использования FFS или FNPT II/III, FTD 2,3)
b	Неисправность устройств повышения устойчивости/гидравлической системы (в соответствующих случаях)
c	Ограниченная приборная панель
d	Авторотация и вывод на запрограммированную высоту
e	Эксплуатация 3D вручную без командного пилотажного прибора ^(***) Эксплуатация 3D вручную с командным пилотажным прибором ^(***)
⁽⁺⁾ Для установления привилегий для PBN один заход на посадку в Разделе 4 или в Разделе 5 должен являться RNP APCH. Если RNP APCH практически невозможен, он должен выполняться на оборудованном соответствующим образом FSTD. ^(*) Должно выполняться в Разделе 4 или в Разделе 5 . ^(**) Только многодвигательные вертолеты. ^(***) Проверяется только одна опция.	

Дополнение 8

Перекрестный зачет части IR проверки уровня профессиональной подготовки для квалификационной отметки класса или типа

А. Самолеты

Зачет предоставляется только тогда, когда владелец продлевает срок действия или возобновляет обязанности IR для однодвигательных самолетов и многодвигательных самолетов с одним пилотом, в соответствующих случаях.

Если проводится практический экзамен или проверка уровня профессиональной подготовки, включающая IR, и владелец обладает действительной:	Зачет действителен в отношении части IR проверки уровня профессиональной подготовки для:
квалификационной отметкой типа МРА; квалификационной отметкой типа для технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом	квалификационной отметки класса SE ^(*) , и квалификационной отметки типа SE ^(*) , и квалификационной отметки класса или типа SP ME, за исключением квалификационных отметок типа для технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками, только зачеты для Раздела 3В проверки уровня профессиональной подготовки в пункте В.5 Дополнения 9
квалификационной отметкой типа или класса SP ME, за исключением квалификационных	квалификационной отметки класса SE, и квалификационной отметки типа SE, и

отметок типа для технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками, пилотируемых одним пилотом	квалификационной отметки класса или типа SP ME, за исключением квалификационных отметок типа для технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками
квалификационной отметкой класса или типа SP ME, за исключением квалификационных отметок типа для технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками, ограниченных пилотированием несколькими пилотами (MP)	квалификационной отметки класса SE ^(*) , и квалификационной отметки типа SE ^(*) , и квалификационной отметки класса или типа SP ME, за исключением квалификационных отметок типа для технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками ^(*)
квалификационной отметкой класса или типа самолета SP SE	квалификационной отметки класса SE, и квалификационной отметки типа SE
<p>(*) При условии, что в течение предшествующих 12 месяцев заявитель совершил не менее трех взлетов и заходов на посадку по IFR с использованием привилегий PBN, включая как минимум один заход RNP APCH, на самолете класса или типа SP, пилотируемом одним пилотом, или для многодвигательных самолетах, за исключением технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками, заявитель сдал Раздел 6 практического экзамена для SP, за исключением технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками, пилотируемых одним пилотом исключительно по приборам.</p>	

В. Вертолеты

Зачет предоставляется только тогда, когда владелец продлевает срок действия привилегий IR для однодвигательных вертолетов и многодвигательных вертолетов с одним пилотом, в соответствующих случаях.

Если проводится практический экзамен или проверка уровня профессиональной подготовки, включающая IR, и владелец обладает действительной:	Зачет действителен в отношении части IR проверки уровня профессиональной подготовки для:
квалификационной отметкой типа для вертолетов с несколькими пилотами (MPH)	квалификационной отметки типа SE ^(*) , и квалификационной отметки типа SP ME ^(*) .
квалификационной отметкой типа SP ME для пилотирования одним пилотом	квалификационной отметки типа SE ^(*) ; и квалификационной отметки типа SP ME ^(*) .
квалификационной отметкой типа SP ME, ограниченной пилотированием несколькими пилотами	квалификационной отметки типа SE ^(*) ; и квалификационной отметки типа SP ME ^(*) .
квалификационной отметкой типа SP SE, для пилотирования одним пилотом	квалификационной отметки типа SP SE, для пилотирования одним пилотом
<p>(*) При условии, что в течение предшествующих 12 месяцев не менее трех взлетов и заходов на посадку по IFR с использованием привилегий PBN, включая один заход RNP APCH (это может быть также заход PinS) были выполнены на вертолете типа SP, пилотируемом одним пилотом (SP).</p>	

Дополнение 9

Подготовка, практический экзамен и проверка уровня профессиональной подготовки для

MPL, ATPL, квалификационных отметок типа и класса, и проверка уровня профессиональной подготовки для IRs

А. Общие положения

1. Заявители на сдачу практического экзамена должны пройти подготовку на том же самом классе или типе воздушного судна, который должен будет использоваться во время экзамена.

Подготовка для квалификационных отметок типа MPA и PL должна проводиться на тренажере FFS или на тренажерах FSTD(s) и FFS в сочетании. Практический экзамен или проверка уровня профессиональной подготовки для квалификационных отметок MPA и PL и выдачи ATPL и MPL должны проводиться на тренажере FFS, при наличии такового.

Подготовка, практический экзамен или проверка уровня профессиональной подготовки для квалификационных отметок типа или класс для SPA и вертолетов должны проводиться на:

- (a) имеющемся доступном тренажере FFS, или
- (b) тренажере FSTD(s) и самолете совместно, если тренажер FFS не доступен; или
- (c) самолете, если тренажер FSTD не доступен.

Если тренажеры FSTDs используются во время подготовки, экзамена или проверки, соответствие используемых FSTDs должно быть проверено по применимой "Таблице функций и субъективных тестов" и применимой "Таблице контрольных испытаний FSTD", содержащихся в первичном справочном документе, применимом к используемому устройству. При этом необходимо учитывать все ограничения, указанные в квалификационном сертификате устройства.

2. Если все части экзамена не были сданы с двух попыток, требуется дополнительная подготовка.

3. Ограничений по количеству попыток сдать практический экзамен не существует.

Содержание подготовки/практического экзамена/проверки уровня профессиональной подготовки

4. Если иное не предусмотрено в данных эксплуатационной пригодности, программа летной подготовки, практический экзамен и проверка уровня профессиональной подготовки должны соответствовать настоящему Дополнению. Учебная программа, практический экзамен и проверка уровня профессиональной подготовки могут быть сокращены в целях предоставления зачета относительно предыдущего опыта на соответствующих типах воздушных судов, как определено в OSD.

5. За исключением практических экзаменов для выдачи ATPL, если это определено в OSD для соответствующего воздушного судна, зачет может предоставляться относительно элементов практического экзамен, характерных для других типов или вариантов, для которых пилот получает квалификацию.

Проведение экзамена/проверки

6. Экзаменатор может выбрать между различными вариантами практического экзамена или проверки уровня профессиональной подготовки, которые содержат соответствующие смоделированные эксплуатационные действия. Комплексные пилотажные тренажеры и другие средства обучения должны использоваться в соответствии с настоящим Приложением (Часть-FCL).

7. Во время проверки уровня профессиональной подготовки экзаменатор должен

подтвердить, что владелец квалификационной отметки типа или класса по-прежнему обладает теоретическими знаниями соответствующего уровня.

8. Если заявитель завершает сдачу практического экзамена по причинам, которые экзаменатор считает ненадлежащими, заявитель должен пересдать весь практический экзамен. Если экзамен закончен по причинам, которые экзаменатор считает надлежащими, только несданные разделы подлежат сдаче в дополнительном полете.

9. На усмотрение экзаменатора заявитель может повторить любой маневр или процедуру экзамена еще раз. Экзаменатор может остановить экзамен на любом его этапе, если он считает, что летные навыки, продемонстрированные заявителем, требуют полной пересдачи экзамена.

10. Заявитель должен пилотировать воздушное судно с позиции, в которой могут осуществляться соответственно функции PIC или второго пилота. В условиях пилотирования воздушного судна одним пилотом экзамен должен проводиться таким образом, словно другие члены экипажа отсутствуют.

11. В ходе предполетной подготовки на экзамене заявитель должен определить установки мощности и скорости. Заявитель должен указать экзаменатору на то, какие проверки и задачи он выполняет, в том числе идентифицировать радиооборудование. Проверки должны осуществляться в соответствии с листом проверок для воздушного судна, на котором проводится экзамен и, при необходимости, в соответствии с концепцией МСС. Технические данные для взлета, захода на посадку и посадки должны рассчитываться заявителем в соответствии с руководством по летной эксплуатации или летным руководством используемого воздушного судна. Высота принятия решения, минимальная высота снижения и точка ухода на второй круг должны быть согласованы с экзаменатором.

12. Экзаменатор не должен принимать участие в пилотировании воздушного судна, за исключением случаев, когда его вмешательство необходимо в интересах безопасности или во избежание недопустимой задержки для воздушного движения другого транспорта.

Особые требования к практическому экзамену/проверке уровня профессиональной подготовки для квалификационных отметок типа относительно воздушных судов с несколькими пилотами, для квалификационных отметок типа относительно самолетов с одним пилотом при эксплуатации несколькими пилотами, для MPL и ATPPL

13. Практический экзамен для воздушных судов, пилотируемых несколькими пилотами, или для самолетов с одним пилотом при эксплуатации несколькими пилотами должен осуществляться в обстановке с участием экипажа, состоящего из нескольких человек. Другой заявитель или другой квалифицированный пилот с квалификационной отметкой типа могут выполнять функцию второго пилота. Если используется воздушное судно, вторым пилотом должен являться экзаменатор или инструктор.

14. Заявитель должен выполнять функции PF во время сдачи всех разделов экзамена, за исключением действий в сложных и чрезвычайных ситуациях, которые могут быть проведены в качестве PF или PNF в соответствии с МСС. Заявитель на первоначальную выдачу квалификационной отметки типа для воздушных судов с несколькими пилотами или ATPPL должен также продемонстрировать способность действовать в качестве PM. Заявитель может выбрать левое или правое кресло при сдаче практического экзамена, если все элементы экзамена могут быть выполнены с выбранного места.

15. Следующие вопросы должны быть специально проверены экзаменатором у заявителей на получение ATPPL или квалификационной отметки типа для воздушных судов с несколькими пилотами или для эксплуатации несколькими пилотами самолетов с одним пилотом, которые охватывают обязанности PIC, независимо от того, выступает ли заявитель в качестве PF или PM:

- (а) организация взаимодействия между членами экипажа;

(b) осуществление общей проверки эксплуатации воздушного судна под соответствующим контролем; и

(c) установление приоритетов и принятие решений в соответствии с вопросами обеспечения безопасности и соответствующими правилами и регламентами сообразно оперативной обстановке, включая обстоятельства чрезвычайного характера.

16. Экзамен/проверка должны проводиться в соответствии с IFR, если включена квалификационная отметка IR, и по мере возможности проводиться в обстановке смоделированных коммерческих воздушных перевозок. Существенным элементом, подлежащим проверке, является способность планировать и выполнять полет на основании текущего инструктивного материала.

17. Если курс относительно квалификационной отметки типа включал в себя менее 2 часов летной подготовки на воздушном судне, практический экзамен может осуществляться на FFS и может быть проведен до летной подготовки на воздушном судне.

Утвержденная летная подготовка должна осуществляться квалифицированным инструктором под ответственность:

(a) АТО; или

(b) организации, владеющей АОС, и утвержденной на проведение такой подготовки; или

(c) инспектора, в случае если летная подготовка на воздушном судне для SP не утверждена для проведения в АТО или у владельца АОС, а летная подготовка на воздушном судне была утверждена ОГА заявителя.

Сертификат об окончании курса относительно квалификационной отметки типа, включая летную подготовку на воздушном судне, должен быть направлен ОГА до того, как новая квалификационная отметка типа будет внесена в свидетельство заявителя.

18. В том, что касается подготовки по вопросам восстановления самолета из режима сваливания, понятие "случай сваливания" означает приближение к сваливанию или сваливание. Тренажер FFS может использоваться АТО для тренировки вывода самолета из режима сваливания или/и для демонстрации характеристик сваливания, специфичных для типа воздушного судна, при условии, что:

(a) тренажер FFS квалифицирован в соответствии со специальными оценочными требованиями в CS-FSTD(A); и

(b) АТО успешно продемонстрировала ОГА смягчение любого отрицательного переноса опыта обучения.

В. Особые требования для категории "самолет"

Проходные баллы

1. В том, что касается самолетов с одним пилотом, за исключением технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом, заявитель должен сдать все соответствующие разделы практического экзамена или проверки уровня профессиональной подготовки. Если не сдан любой элемент в разделе, указанный раздел считается несданным. Если не сдан только один раздел, только указанный раздел должен быть пересдан. Если не сданы несколько разделов, заявитель должен снова сдать весь экзамен или проверку. Если заявитель во время повторной сдачи экзамена или во время повторной проверки не сдает любой раздел, в том числе разделы, которые были сданы ранее, он должен снова сдать весь экзамен или пройти проверку. В том, что касается многодвигательных самолетов с одним пилотом, необходимо сдать [Раздел 6](#) соответствующего экзамена или проверки относительно полета с несимметричной тягой двигателей.

2. В том, что касается технически сложных самолетов с высокими летными

характеристиками с несколькими пилотами и с одним пилотом, заявитель должен сдать все разделы практического экзамена или проверки уровня профессиональной подготовки. Если не сданы более пяти элементов, заявитель должен снова сдать весь экзамен или пройти проверку. Заявитель, который не сдал максимум пять элементов, должен повторно сдать только указанные элементы. Если заявитель во время повторной сдачи экзамена или во время повторной проверки не сдает любой элемент, в том числе элементы, которые были сданы ранее, он должен снова сдать весь экзамен или пройти проверку. **Раздел 6** не является частью практического экзамена для ATPPL или MPL. Если заявитель не сдает только раздел 6, квалификационная отметка типа выдается без привилегий CAT II или CAT III. Для распространения привилегий квалификационной отметки типа на CAT II или CAT III заявитель должен сдать Раздел 6 на соответствующем типе воздушного судна.

Допустимое отклонение при летном испытании

3. Заявитель должен продемонстрировать способность:

- (a) пилотировать самолет в рамках его эксплуатационных ограничений;
- (b) плавно и аккуратно выполнять все маневры;
- (c) руководствоваться здравым смыслом и демонстрировать летное мастерство;
- (d) применять знания законов аэронавтики;
- (e) сохранять управление самолетом в любое время таким образом, чтобы всегда гарантировать успешные результаты процедуры или маневра;
- (f) понимать и применять процедуры координации действий экипажа и процедуры при потере экипажем работоспособности, в соответствующих случаях; и
- (g) эффективно взаимодействовать с другими членами экипажа, при необходимости.

4. Необходимо применять следующие ограничения, которые корректируются для учета турбулентного режима, а также пилотажных свойств и летно-технических характеристик используемого самолета:

Высота	
В общем	+/- 100 футов
Уход на второй круг на высоте	
принятия решения	+ 50 футов/- 0 футов
Минимальная высота снижения/MAPt	+ 50 футов/- 0 футов

Отслеживание	
по радиоборудованию	+/- 5°
для углового смещения	отклонение с масштабом 1:2,
	азимут, глиссада планирования
	(например, LPV, ILS, MLS, GLS)

2D (LNAV) и 3D (LNAV/VNAV)

"линейное" отклонение	боковое уклонение от курса при
	обычных условиях должно
	составлять не более +/-1/2
	значения RNP, соотносимого с
	процедурой. Допустимым является
	кратковременное отклонение от
	указанного стандарта как
	минимум до однократного
	значения RNP.

3D линейное вертикальное отклонение
(например, RNP APCH (LNAV/VNAV))

с использованием BaroVNAV) не более - 75 футов ниже
профиля в вертикальной
плоскости в любой момент
времени и не более + 75 футов
над профилем в вертикальной
плоскости или ниже 1 000 футов
над уровнем аэродрома.

Курс следования

со всеми работающими двигателями +- 5°
с имитированным отказом двигателя +- 10°

Скорость

все работающие двигатели +- 5 узлов
с имитированным отказом двигателя + 10 узлов/- 5 узлов

Содержание подготовки/практического экзамена/проверки уровня профессиональной подготовки

5. Самолеты с одним пилотом, за исключением технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками:

(а) Следующие символы означают:

P = прошедший подготовку в качестве PIC или второго пилота и в качестве PF и PM

OTD = другие тренажеры могут использоваться для указанного упражнения

X = для указанного упражнения должны использоваться тренажеры FFS, при необходимости, в противном случае должен использоваться самолет, если это необходимо для выполнения маневра или процедуры

P# = подготовка должна дополняться проверкой самолета под наблюдением

(b) Для практической подготовки должно использоваться как минимум тренажерное оборудование уровня, обозначенного символом (P), или оборудование более высокого уровня, обозначенного символом (->).

Для обозначения тренажерного оборудования применяются следующие сокращения:

A = самолет

FFS = комплексный пилотажный тренажер

FSTD = летный тренажер имитации полета

(c) Отмеченные (*) элементы [Раздела 3В](#) и [Раздела 6](#) для многодвигательных самолетов должны выполняться исключительно по приборам, если практический экзамен или проверка уровня профессиональной подготовки включают в себя продление срока действия/возобновление IR. Если отмеченные (*) элементы не выполняются исключительно по приборам во время практического экзамена или проверки уровня профессиональной подготовки и если обязанности IR не засчитываются, квалификационная отметка класса или типа ограничивается только VFR.

(d) [Раздел 3А](#) должен выполняться для продления срока действия квалификационной отметки типа или квалификационной отметки класса для многодвигательных самолетов - только в соответствии с VFR, если в течение предыдущих 12 месяцев не был получен требуемый опыт, связанный с прохождением 10 секторов маршрута. [Раздел 3А](#) не требуется, если выполняется [Раздел 3В](#).

(e) Буква "М" в колонке "практический экзамен" или "проверка уровня профессиональной подготовки" означает обязательный характер упражнения или возможность выбора, если указывается более одного упражнения.

(f) Для практической подготовки относительно квалификационной отметки типа или

квалификационной отметки класса для ME должен использоваться тренажер FSTD, если они являются составной частью утвержденного курса для получения квалификационной отметки типа или класса. При утверждении курса учитывается следующее:

(i) квалификационный уровень FSTD согласно требованиям [Приложения VI](#) (Часть-ARA) и [Приложения VII](#) (Часть-ORA);

(ii) квалификация инструкторов;

(iii) объем предоставляемой на курсе подготовки на FSTD; и

(iv) квалификации и предыдущий опыт проходящего подготовку пилота на соответствующих типах.

(g) Если обязанности для пилотирования несколькими пилотами запрашиваются в первый раз, пилоты, владеющие привилегиями для пилотирования одним пилотом, должны:

(1) пройти объединенный курс, содержащий маневры и процедуры, включая MCC, а также упражнения [Раздела 7](#) с использованием преодоления ошибок и угроз (TEM), CRM и человеческого фактора в АТО; и

(2) пройти проверку уровня профессиональной подготовки при пилотировании несколькими пилотами.

(h) Если обязанности для пилотирования одним пилотом запрашиваются в первый раз, пилоты, владеющие привилегиями для пилотирования несколькими пилотами, должны пройти подготовку в АТО и проверку на знание следующих дополнительных маневров и процедур при пилотировании одним пилотом:

(1) для самолетов SE, [1.6](#), [4.5](#), [4.6](#), [5.2](#) и, в соответствующих случаях, один заход на посадку из [Раздела 3.В](#); и

(2) для самолетов ME, [1.6](#), [Раздел 6](#) и, в соответствующих случаях, один заход на посадку из [Раздела 3.В](#).

(i) Пилоты, владеющие привилегиями для пилотирования как одним, так и несколькими пилотами в соответствии с [пунктами \(g\)](#) и [\(h\)](#), могут продлить срок действия привилегий для указанных типов пилотирования путем прохождения проверки уровня профессиональной подготовки при эксплуатации несколькими пилотами в дополнение к упражнениям, указанным в [пунктах \(h\)\(1\)](#) или [\(h\)\(2\)](#), в случае необходимости, при эксплуатации одним пилотом.

(j) Если практический экзамен или проверка уровня профессиональной подготовки проводится только для пилотирования несколькими пилотами, квалификационная отметка типа должна ограничиваться пилотированием несколькими пилотами. Ограничение должно быть снято, если пилоты соблюдают [пункт \(h\)](#).

(k) Подготовка, экзамен и проверка должны проводиться в соответствии с [таблицей](#), указанной ниже.

(1) Подготовка в АТО, требования к экзамену и проверке при получении привилегий для пилотирования одним пилотом

(2) Подготовка в АТО, требования к экзамену и проверке при получении привилегий для пилотирования несколькими пилотами

(3) Подготовка в АТО, требования к экзамену и проверке для пилотов, владеющих привилегиями для пилотирования одним пилотом, запрашивающих обязанности для пилотирования несколькими пилотами в первый раз (объединенный курс)

(4) Подготовка в АТО, требования к экзамену и проверке для пилотов, владеющих привилегиями для пилотирования несколькими пилотами, запрашивающих обязанности для пилотирования одним пилотом в первый раз (объединенный курс)

5) Подготовка в АТО и требования к проверке для продления срока действия и возобновления объединенных привилегий для пилотирования одним и несколькими пилотами

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
Тип пилотирования										
Тип воздушного судна	SP		MP		SP → MP (впервые)		MP → SP (впервые)		SP+MP	
	подготовк а	экзамен/ проверка	подготовка	экзамен/ проверка	подготовка	экзамен/ проверка	подготовк а, экзамен и проверка (самолет ы SE)	подготовк а, экзамен и проверка (самолет ы ME)	самолеты SE	самолеты ME
первоначаль ная выдача										
Все (за исключение м технически сложных самолетов с одним пилотом (SP complex))	Разделы 1 - 6	Разделы 1 - 6	MCC CRM Человеческ ий фактор TEM Разделы 1 - 7	Разделы 1 - 6	MCC CRM Человечески й фактор TEM Раздел 7	Разделы 1 - 6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 и при необходи мости один заход на посадку из Раздела 3.B	1.6, Раздел 6 и при необходи мости один заход на посадку из Раздела 3.B		
технически сложные самолеты с одним пилотом (SP complex)	1 - 7	1 - 6								
Продление срока действия										

Все	не применимо	Разделы 1 - 6	не применимо	Разделы 1 - 6	не применимо	не применимо	не применимо	не применимо	МРО: Разделы 1-7 (подготовка) Раздел 1-6 (проверка) SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 и при необходимости один заход на посадку из Раздела 3.В	МРО: Разделы 1-7 (подготовка) Разделы 1-6 (проверка) SPO: 1.6, Раздел 6 и при необходимости один заход на посадку из Раздела 3.В
Возобновление										
Все	FCL.740	Разделы 1 - 6	FCL.740	Разделы 1 - 6	не применимо	не применимо	не применимо	не применимо	Подготовка: FCL.740 Проверка: подобно продлению срока действия	Подготовка: FCL.740 Проверка: подобно продлению срока действия

(1) Для получения или сохранения привилегий для PBN один заход на посадку должен являться RNP APCH. Если RNP APCH практически невозможен, он должен выполняться на оборудованном соответствующим образом FSTD.

Путем частичного отступления от указанного выше [подпараграфа](#) в случае, если проверка уровня профессиональной подготовки для продления срока действия привилегий PBN не включает в себя RNP APCH, обязанности PBN пилота не должны включать в себя RNP APCH. Ограничение должно быть снято, если пилот прошел проверку уровня профессиональной подготовки, включая RNP APCH.

TMGs И САМОЛЕТЫ С ОДНИМ ПИЛОТОМ, КРОМЕ ТЕХНИЧЕСКИ СЛОЖНЫХ САМОЛЕТОВ С ВЫСОКИМИ ЛЕТНЫМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ	ПРАКТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА			Практический экзамен/ПРОВЕРКА УРОВНЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ ДЛЯ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ ОТМЕТКИ КЛАССА ИЛИ ТИПА	
	Маневры/процедуры	FSTD	A	Инициалы инструктора по окончании подготовки	Протестирован или проверен в FSTD или на А
Раздел 1					
1. Взлет	OTD				
1.1 Предполетный контроль, в том числе: - документация; - масса и центровка; - метеорологическая консультация; и - указания пилотам NOTAM.					
1.2. Проверки перед стартом					
1.2.1 Внешние	OTD P#	P			M
1.2.2 Внутренние	OTD P#	P			M
1.3 Запуск двигателя: Нормальный Нарушения в работе	P->	->			M
1.4 Выруливание	P->	->			M
1.5 Проверки перед вылетом: опробование двигателя (в соответствующих случаях)	P->	->			M
1.6 Процедура взлета:	P->	->			M

- нормальный взлет с установкой закрылков согласно летному руководству; и - взлет при боковом ветре (при наличии соответствующих условий).					
1.7 Набор высоты: - выдерживание скоростей V_x/V_y ; - выход на заданный курс; и - выравнивание.	P->	->			М
1.8 Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение процедуры, процедуры радиообмена	P->				М
Раздел 2					
2. Принципы действия в воздухе (визуальные метеорологические условия (VMC)) 2.1 Горизонтальный полет по прямой на различных воздушных скоростях, в том числе полет на критически малых воздушных скоростях с закрылками и без них (в том числе подход на скорости V_{MCA} , при необходимости)	P->	->			
2.2 Крутые виражи (360° влево и вправо с креном 45°)	P->	->			М
2.3 Сваливание и вывод из него: (i) сваливание в аэродинамически чистой конфигурации; (ii) приближение к режиму сваливания во время разворота со снижением с креном в конфигурации захода на посадку и с мощностью захода на посадку; (iii) приближение к режиму	P->	->			М

сваливания в посадочной конфигурации и с посадочной мощностью; и (iv) приближение к режиму сваливания, разворот с набором высоты с взлетным закрылком и с мощностью для набора высоты (только однодвигательные самолеты)					
2.4 Управление с использованием автопилота и командно-пилотажного прибора (может быть выполнено в разделе 3), при необходимости	P->	->		M	
2.5 Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение процедуры, процедуры радиообмена	P->	->		M	
Раздел 3А					
3А Процедура VFR на маршруте 3А.1 (см. В.5(с) и (d)) План полета, счисление координат, считывание данных с карты	P->	->			
3А.2 Выдерживание высоты, курса и скорости	P->	->			
3А.3 Ориентация, расчет по времени и пересмотр расчетного времени прибытия ETAs	P->	->			
3А.4 Использование радионавигационных средств (при необходимости)	P->	->			
3А.5 Управление полетом (полетный журнал, текущие проверки, включая топливо, бортовое оборудование и облечение)	P->	->			
3А.6 Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение процедуры,	P->	->			

процедуры радиообмена					
Раздел 3В					
3В. Полет по приборам 3В.1* Вылет по IFR	P->	->		М	
3В.2* Полет по IFR на маршруте	P->	->		М	
3В.3* Процедуры ожидания	P->	->		М	
3В.4* Эксплуатация 3D до DH/A 200 футов (60 м) или до более высокого минимума, если требуется в соответствии с процедурой захода на посадку (автопилот может использоваться до точки пересечения сегмента последнего этапа захода на посадку с вертикальной траекторией)	P->	->		М	
3В.5* Эксплуатация 2D до MDH/A (минимальной высоты снижения)	P->	->		М	
3В.6* Летные упражнения, в том числе имитируемый отказ компаса и указателя авиагоризонта: - повороты со скоростью 1; и - выход из необычных положений	P->	->		М	
3В.7* Отказ курсового или глиссадного радиомаяка	P->	->			
3В.8* Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение процедуры, процедуры радиообмена	P->	->		М	
Намеренно оставлен незаполненным					
Раздел 4					
4. Прибытие и посадка 4.1 Процедуры по прибытии на аэродром	P->	->		М	
4.2 Нормальная посадка	P->	->		М	
4.3 Посадка с убранными закрылками	P->	->		М	
4.4 Посадка при боковом ветре (при наличии	P->	->			

подходящих условий)					
4.5 Заход на посадку и посадка в режиме малого газа с высоты до 2000 футов над взлетно-посадочной полосой (только для однодвигательных самолетов)	P->	->			
4.6 Уход на второй круг с минимальной высоты	P->	->		М	
4.7 Уход на второй круг и посадка в ночное время (в соответствующих случаях)	P->	->			
4.8 Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение процедуры, процедуры радиообмена	P->	->		М	
Раздел 5					
5. Действие в сложных и чрезвычайных обстоятельствах (Указанный раздел может быть объединен с Разделами 1 - 4).					
5.1. Прерванный взлет на разумной скорости	P->	->		М	
5.2 Имитируемый отказ двигателя после взлета (только для однодвигательных самолетов)		P		М	
5.3 Имитируемая вынужденная посадка с выключенным двигателем (только для однодвигательных самолетов)		P		М	
5.4 Имитируемые чрезвычайные обстоятельства: (i) огонь или дым в полете; и (ii) отказ бортового оборудования, в соответствующих случаях	P->	->			
5.5 Остановка двигателя и его повторный запуск (только для подготовки	P->	->			

самолетов ME и TMG) (на безопасной высоте, если выполняется на воздушном судне)					
5.6 Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение процедуры, процедуры радиообмена					
Раздел 6					
6. Имитируемый полет с несимметричной тягой двигателя 6.1* (Указанный раздел может быть объединен с Разделами 1-5). Имитируемый отказ двигателя при взлете (на безопасной высоте, за исключением выполнения на тренажерах FFS или FNPT II)	P->	->X		M	
6.2* Заход на посадку и уход на второй круг с несимметричной тягой двигателя	P->	->		M	
6.3* Заход на посадку и посадка с полной остановкой с несимметричной тягой двигателя	P->	->		M	
6.4 Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение процедуры, процедуры радиообмена	P->	->		M	
Раздел 7					
7 UPRT					
7.1 Летные маневры и процедуры					
7.1.1 Полет при ручном управлении с пилотажными командными приборами и без них (без автопилота, без автомата тяги и с разными алгоритмами управления, при необходимости)	P->	->			
7.1.1.1 На различных скоростях (в том числе	P->	->			

полет с малой скоростью) и высотах в рамках подготовки на FSTD					
7.1.1.2 Крутые виражи с креном 45°, 180° до 360° влево и вправо	P->	->			
7.1.1.3 Развороты с интерцепторами и без них	P->	->			
7.1.1.4 Полет по приборам и маневрирование согласно процедуре, в том числе взлет, набор высоты и посадка по приборам, а также визуальный заход на посадку	P->	->			
7.2 Обучение восстановлению самолета из режима сваливания 7.2.1 Вывод из режима сваливания: - во взлетной конфигурации; - в аэродинамически чистой конфигурации на малой высоте; - в аэродинамически чистой конфигурации близкой к максимальной высоте при эксплуатации; и - в посадочной конфигурации	P->	->			
7.2.2 Следующие упражнения по вопросам сваливания: - восстановление из положения с высоко поднятой носовой частью при различных углах крена; и - восстановление из положения с опущенной носовой частью при различных углах крена.	P	X Для указанного упражнения самолет не должен использоваться.			
7.3 Уход на второй круг при всех работающих двигателях* на различных этапах во время захода на посадку по приборам	P->	->			
7.4 Прерванная посадка	P->	->			

<p>при всех работающих двигателях:</p> <ul style="list-style-type: none"> - с различных высот ниже DH/MDH 15 м (50 футов) над входной кромкой взлетно-посадочной полосы - после касания посадочной поверхности (уход на второй круг с посадки) - на самолетах, которые не сертифицированы в качестве самолетов транспортной категории (JAR/FAR 25) или в качестве самолетов местных авиалиний (SFAR 23), прерванная посадка при всех работающих двигателях должна начинаться ниже MDH/A или после касания посадочной поверхности. 					
--	--	--	--	--	--

6. Самолеты с несколькими пилотами и технически сложные самолеты с высокими летными характеристиками с одним пилотом:

(а) Следующие символы означают:

P = прошедший подготовку в качестве PIC или второго пилота и в качестве PF и PM для выдачи квалификационной отметки типа при необходимости.

OTD = другие тренажеры могут использоваться для указанного упражнения

X = для указанного упражнения должны использоваться тренажеры FFS, при необходимости, в противном случае должен использоваться самолет, если это необходимо для выполнения маневра или процедуры.

P# = подготовка должна дополняться проверкой самолета под наблюдением.

(b) Для практической подготовки должно использоваться как минимум тренажерное оборудование уровня, обозначенного символом (P), или оборудование более высокого уровня, обозначенного символом (->).

Для обозначения тренажерного оборудования применяются следующие сокращения:

A = самолет

FFS = комплексный пилотажный тренажер

FSTD = летный тренажер имитации полета

(c) Отмеченные (*) элементы должны выполняться исключительно по приборам.

(d) Буква "M" в колонке "практический экзамен" или "проверка уровня профессиональной подготовки" указывает на обязательный характер упражнения или на наличие выбора, если проводится более одного упражнения.

(e) Для практической подготовки и экзамена должен использоваться тренажер FFS, если он является составной частью утвержденного курса для получения квалификационной отметки типа. При утверждении курса учитывается следующее:

(i) квалификации инструкторов;

(ii) квалификация и объем предоставляемой на курсе подготовки на FSTD; и
 (iii) квалификации и предыдущий опыт проходящего подготовку пилота на соответствующих типах.

(f) Маневры и процедуры должны включать в себя МСС для самолетов с несколькими пилотами и для технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом в режиме пилотирования несколькими пилотами.

(g) Маневры и процедуры должны выполняться в роли единственного пилота для технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом в режиме пилотирования одним пилотом.

(h) В том, что касается технически сложных самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом, если практический экзамен или проверка уровня профессиональной подготовки проводятся в режиме пилотирования несколькими пилотами, квалификационная отметка типа должна ограничиваться режимом пилотирования несколькими пилотами. Если запрашиваются обязанности для пилотирования одним пилотом, маневры и процедуры, указанные в пунктах 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 и как минимум один маневр/процедура Раздела 3.4 должны дополнительно выполняться в качестве единственного пилота.

(i) В случае ограниченной квалификационной отметки типа, выданной в соответствии с FCL.720.A(c), заявители должны выполнить те же самые требования, что и другие заявители на получение квалификационной отметки типа, за исключением практических упражнений, связанных с фазами взлета и посадки.

(j) Для получения или сохранения привилегий для PBN один заход на посадку должен являться RNP APCH. Если RNP APCH практически невозможен, он должен выполняться на оборудованном соответствующим образом FSTD.

Путем частичного отступления от указанного выше подпараграфа в случае, если проверка уровня профессиональной подготовки для продления срока действия привилегий PBN не включает в себя RNP APCH, обязанности PBN пилота не должны включать в себя RNP APCH. Ограничение должно быть снято, если пилот прошел проверку уровня профессиональной подготовки, включая RNP APCH.

САМОЛЕТЫ С НЕСКОЛЬКИМИ ПИЛОТАМИ, И ТЕХНИЧЕСКИ СЛОЖНЫЕ САМОЛЕТЫ С ВЫСОКИМИ ЛЕТНЫМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ С ОДНИМ ПИЛОТОМ	ПРАКТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА			Практический экзамен/ПРОВЕРКА УРОВНЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ ДЛЯ АТPL/МPL/КВАЛИФИКАЦИОННОЙ ОТМЕТКИ ТИПА		
	Маневры/процедуры	FSTD	А	Инициалы инструктора по окончании подготовки	Проверен или экзаменован на FSTD или на А	Инициалы экзаменатора после окончания экзамена или проверки
Раздел 1						
1. Предполетная подготовка 1.1 Расчет летно-технических	OTD P					

характеристик					
1.2 Внешний визуальный осмотр самолета, расположение каждого элемента и назначение осмотра	OTD P#	P			
1.3 Осмотр кабины пилота	P->	->			
1.4 Использование листа проверок до запуска двигателя, стартовые процедуры, проверка радионавигационного оборудования, выбор и установка навигационных частот и частот радиосвязи	P->	->		M	
1.5 Выруливание в соответствии с указаниями авиадиспетчерской службы или инструктора	P->	->			
1.6 Проверки перед взлетом	P->	->		M	
Раздел 2					
2. Взлет	P->	->			
2.1 Нормальный взлет с различными положениями закрылок, в том числе ускоренный взлет					
2.2* Взлет по приборам; переход к полету по приборам требуется во время отрыва передней опоры шасси или сразу после взлета	P->	->			
2.3 Взлет при боковом ветре	P->	->			
2.4 Взлет с максимальной взлетной массой (реальной или имитируемой)	P->	->			
2.5 Взлет с имитированным отказом двигателя:	P->	->			
2.5.1* вскоре после достижения скорости V2 (На самолетах, не сертифицированных в					

качестве самолетов транспортной категории или самолетов местных авиалиний, имитация отказа двигателя не должна выполняться до достижения минимальной высоты в 500 футов над порогом взлетно-посадочной полосы. На самолетах с такими же летными характеристиками, что и у самолетов транспортной категории, относительно взлетной массы и плотности воздуха на определенной высоте, инструктор может имитировать отказ двигателя сразу после достижения скорости V2)					
2.5.2* между V1 и V2	P	X		M только FFS	
2.6 Прерванный взлет на разумной скорости до достижения V1	P->	->X		M	
Раздел 3					
3. Полетные процедуры и маневры в полете 3.1. Полет при ручном управлении с пилотажными командными приборами и без них (без автопилота, без автомата тяги и с разными алгоритмами управления, при необходимости)	P->	->			
3.1.1. На различных скоростях (в том числе полет с малой скоростью) и высотах в рамках подготовки на FSTD	P->	->			
3.1.2. Крутые виражи с креном 45°, 180° до 360° влево и вправо	P->	->			
3.1.3. Развороты с интерцепторами и без них	P->	->			
3.1.4. Полет по приборам	P->	->			

и маневрирование согласно процедуре, в том числе взлет, набор высоты и посадка по приборам, а также визуальный заход на посадку					
3.2 Подвешивание снизу и скоростной бафтинг после достижения критического числа Маха (при необходимости) и другие специфические аэродинамические характеристики самолета (например, "голландский" крен)	P->	->X Самолет не должен использоваться для указанного упражнения		только FFS	
3.3 Штатное функционирование систем и элементов системы управления, за которые отвечает инженер (при необходимости)	OTD P->	->			
3.4. Штатное и нештатное функционирование следующих систем:				М	Необходимо выбрать не менее трех упражнений из 3.4.0 - 3.4.14 включительно
3.4.0 Двигатель (воздушный винт, при необходимости)	OTD P->	->			
3.4.1 Герметизация и кондиционирование воздуха	OTD P->	->			
3.4.2 Система полного или статического давления	OTD P->	->			
3.4.3 Система подачи топлива	OTD P->	->			
3.4.4 Электросистема	OTD P->	->			
3.4.5 Гидравлическая система	OTD P->	->			
3.4.6 Система управления полетом и система балансировки	OTD P->	->			

3.4.7 Противообледенительная система, обогрев противобликового козырька	OTD P->	->			
3.4.8 Автопилот/командно-пилотажный прибор	OTD P->	->		М (только для одного пилота)	
3.4.9 Сигнализаторы выхода на опасные углы атаки, устройства, ограничивающие угол атаки, и системы повышения устойчивости	OTD P->	->			
3.4.10 Система предупреждения об опасной близости земли, метеорологический радиолокатор, радиолокационный высотомер, транспондер	OTD P->	->			
3.4.11 Средства радиосвязи, навигационное оборудование, приборы, система управления полетом (FMS)	OTD P->	->			
3.4.12 Шасси и система торможения	OTD P->	->			
3.4.13 Система предкрылков и закрылков	OTD P->	->			
3.4.14 Вспомогательная силовая установка (APU)	OTD P->	->			
Намеренно оставлен незаполненным					
3.6 Действия в сложных ситуациях и при чрезвычайных обстоятельствах:				М	Необходимо выбрать не менее трех упражнений из 3.6.1 - 3.6.9 включительно
3.6.1 Меры на случай пожара, например, в двигателе, АPU, салоне, грузовом отсеке, кабине	P->	->			

экипажа; пожар крыла и возгорание электрооборудования, в том числе эвакуация					
3.6.2 Противодымная защита и удаление дыма	P->	->			
3.6.3 Отказ в работе двигателя, остановка и повторный запуск двигателя на безопасной высоте	P->	->			
3.6.4 Аварийный слив топлива (имитируемый)	P->	->			
3.6.5 Сдвиг ветра при взлете/посадке	P	X		только FFS	
3.6.6 Имитированный отказ системы наддува кабины/ экстренное снижение	P->	->			
3.6.7 Потеря работоспособности членом летного экипажа	P->	->			
3.6.8 Иные действия при чрезвычайных обстоятельствах согласно соответствующему летному руководству самолета (AFM)	P->	->			
3.6.9 Событие TCAS	OTD P->	Самолет не используется		только FFS	
3.7. Обучение восстановлению самолета из режима сваливания 3.7.1. Вывод из режима сваливания: - во взлетной конфигурации; - в аэродинамически чистой конфигурации на малой высоте; - в аэродинамически чистой конфигурации, близкой к максимальной высоте, при эксплуатации; и - в посадочной конфигурации	P FFS, квалифицированный только для подготовки	X Самолет для указанного упражнения не используется			
3.7.2. Следующие упражнения по вопросам	P FFS,	X Самолет для		только FFS	

сваливания: - восстановление из положения с высоко поднятой носовой частью при различных углах крена; и - восстановление из положения с опущенной носовой частью при различных углах крена.	квалифицированный только для подготовки	указанного упражнения не используется			
3.8. Процедуры полета по приборам					
3.8.1* Следование маршруту вылета и маршруту прибытия и указания АТС	P->	->		М	
3.8.2* Процедуры ожидания	P->	->			
3.8.3* Эксплуатация 3D до DH/A 200 футов (60 м) или до более высокого минимума, если требуется в соответствии с процедурой захода на посадку					
Примечание: Согласно AFM процедуры RNP APCH могут потребовать использования автопилота или командно-пилотажного прибора. При выборе процедуры, осуществляемой вручную, должны учитываться указанные ограничения (например, выбор ILS для 3.9.3.1 в случае если AFM предусматривает такое ограничение).					
3.8.3.1* вручную, без использования командно-пилотажного прибора	P->	->		М (только практический экзамен)	
3.8.3.2* вручную, с использованием командно-пилотажного прибора	P->	->			
3.8.3.3* с автопилотом	P->	->			
3.8.3.4* вручную, с имитированным отказом одного двигателя во время конечного участка захода на посадку вплоть до приземления или во время полной повторной процедуры ухода на второй круг (при необходимости), начиная: (i) до достижения высоты 1000 футов над уровнем	P->	->		М	

<p>аэродрома; и (ii) после достижения высоты 1000 футов над уровнем аэродрома. На самолетах, не сертифицированных в качестве самолетов транспортной категории (JAR/FAR 25) или в качестве самолетов местных авиалиний (SFAR 23), заход на посадку с имитированным отказом двигателя и последующий уход на второй круг должны выполняться в соответствии с заходом по неточным системам согласно 3.8.4. Уход на второй круг выполняется при достижении опубликованной минимальной безопасной высоты пролета препятствий (OCH/A), но не позднее достижения минимальной высоты снижения (MDH/A), равной 500 футам над порогом взлетно-посадочной полосы. На самолетах с такими же летными характеристиками, что и у самолетов транспортной категории, относительно взлетной массы и плотности воздуха на определенной высоте, инструктор может имитировать отказ двигателя в соответствии с 3.8.3.4.</p>					
<p>3.8.4* Эксплуатация 2D вплоть до MDH/A</p>	<p>P*-></p>	<p>-></p>		<p>M</p>	
<p>3.8.5. Заход на посадку по кругу при следующих условиях: (a)* заход на посадку до</p>	<p>P*-></p>	<p>-></p>			

<p>разрешенной минимальной высоты для захода на посадку по кругу на соответствующем аэродроме согласно местным устройствам для захода на посадку по приборам в имитируемых условиях полета по приборам;</p> <p>с последующим:</p> <p>(b) заходом на посадку по кругу до другой взлетно-посадочной полосы как минимум с 90° отклонением от средней линии конечного этапа захода на посадку в соответствии с пунктом (a) на разрешенной минимальной высоте захода на посадку по кругу.</p> <p>Примечание: если (a) и (b) невозможно выполнить по причинам, связанным с АТС, может осуществляться заход с имитируемой плохой видимостью.</p>					
3.8.6. Визуальный заход на посадку	P->	->			
Раздел 4					
4. Процедуры ухода на второй круг при неудачном заходе на посадку					
4.1. Уход на второй круг со всеми работающими двигателями* в процессе эксплуатации 3D при достижении высоты принятия решения	P*->	->			
4.2. Уход на второй круг со всеми работающими двигателями на различных этапах во	P*->	->			

время захода на посадку по приборам					
4.3. Другие процедуры ухода на второй круг	P*->	->			
4.4* Уход на второй круг вручную с имитируемым отказом критического двигателя после захода на посадку по приборам при достижении DH, MDH и MAPt	P*->	->		M	
4.5. Прерванная посадка при всех работающих двигателях: - с различных высот ниже DH/MDH; - после касания посадочной поверхности (уход на второй круг с посадки) На самолетах, которые не сертифицированы в качестве самолетов транспортной категории (JAR/FAR 25) или в качестве самолетов местных авиалиний (SFAR 23), прерванная посадка при всех работающих двигателях должна начинаться ниже MDH/A или после касания посадочной поверхности.	P->	->			
Раздел 5					
5. Посадка	P				
5.1. Нормальная посадка* с визуальным ориентиром, установленным при достижении DA/H после захода на посадку по приборам					
5.2. Посадка с имитируемым заклинившим хвостовым стабилизатором в любом несбалансированном состоянии	P->	Для указанного упражнения самолет не используется.		только FFS	
5.3. Посадка при боковом	P->	->			

ветре (в/с, если практически осуществимо)					
5.4. Полет по кругу над аэродромом и посадка без выпущенных предкрылков и закрылков или с частично выпущенными предкрылками и закрылками	P->	->			
5.5. Посадка с имитируемым отказом критического двигателя	P->	->		М	
5.6. Посадка с двумя неработающими двигателями: - самолеты с тремя двигателями: центральный двигатель и 1 периферийный двигатель, по мере возможности, в соответствии с данными AFM; и - самолеты с четырьмя двигателями: 2 двигателя на одной стороне	P	X		М только FFS (только практический экзамен)	
Общие примечания: Особые требования для расширения квалификационной отметки типа для захода на посадку по приборам вплоть до высоты принятия решения менее 200 футов (60 м), например, эксплуатация Cat II/III					
Раздел 6					
Дополнительное разрешение относительно квалификационной отметки типа для захода на посадку по приборам до высоты принятия решения менее 60 м (200 футов) (CAT II/III) Следующие маневры и процедуры являются минимальными требованиями к обучению для разрешения заходов на посадку по приборам до DH менее 60 м (200 футов). Во время следующих процедур по					

заходу на посадку по приборам и заходу на второй круг необходимо использовать все оборудование самолета, требуемое для сертификации типа относительно заходов по приборам до DH менее 60 м (200 футов).					
6.1* Прерванный взлет при минимально разрешенной дальности видимости ВПП (RVR)	P*->	->X Для указанного упражнения самолет не используется		M*	
6.2* Заход на посадку CAT II/III: в условиях имитируемого полета по приборам до приемлемой высоты DH с использованием системы управления полетом. Необходимо соблюдать стандартные процедуры согласования действий экипажа (распределение функциональных обязанностей, порядок вызова, взаимное наблюдение, обмен информацией и поддержка).	P->	->		M	
6.3* Уход на второй круг: после захода на посадку согласно 6.2 при достижении DH. Подготовка также должна включать в себя уход на второй круг в результате (имитируемой) недостаточной RVR, сдвига ветра, отклонения самолета от курса свыше границ, предусмотренных для успешного захода на посадку, отказа наземного/бортового оборудования до	P->	->		M*	

достижения ДН, и уход на второй круг с имитируемым отказом бортового оборудования.					
6.4* Посадка/посадки: с визуальным ориентиром при достижении ДН после захода на посадку по приборам. В зависимости от системы управления полетом должна выполняться автоматическая посадка.	P->	->		M	
Примечание: Эксплуатация САТ II/III должна осуществляться в соответствии с применяемыми требованиями по летной эксплуатации.					

7. Квалификационные отметки класса "море".

Раздел 6 должен выполняться для продления срока действия квалификационной отметки класса "море" для многодвигательных самолетов, только в соответствии с VFR, если в течение предшествующих 12 месяцев не был получен требуемый опыт, связанный с прохождением 10 секторов маршрута.

КВАЛИФИКАЦИОННАЯ ОТМЕТКА КЛАССА "МОРЕ"	ПРАКТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА	Практический экзамен ИЛИ ПРОВЕРКА УРОВНЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ ДЛЯ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ ОТМЕТКИ КЛАССА
Маневры/процедуры	Инициалы инструктора по окончании подготовки	Инициалы экзаменатора после окончания экзамена
Раздел 1		
1. Взлет 1.1. Предполетный контроль, включающий в себя: - документацию; - массу и центровку; - метеорологическую консультацию; и - NOTAM.		
1.2. Проверки перед стартом Внутренние/внешние		
1.3. Запуск и остановка двигателя Обычный сбой функционирования		
1.4. Выруливание		
1.5. Выруливание на редане		
1.6. Швартовка: берег		

мол/пирс буй		
1.7. Дрейф с выключенным двигателем		
1.8. Проверки перед вылетом: опробование двигателя (в соответствующих случаях)		
1.9. Процедура взлета: - нормальный взлет с установкой закрылков согласно летному руководству; и - взлет при боковом ветре (при наличии соответствующих условий).		
1.10. Набор высоты: - выход на заданный курс - выравнивание		
1.11. Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение процедуры, процедуры радиообмена		
Раздел 2		
2. Принципы действия в воздухе (VFR) 2.1. Горизонтальный полет по прямой на различных воздушных скоростях, в том числе полет на критически малой воздушной скорости с закрылками и без них (в том числе приближение к скорости VMCA, при необходимости)		
2.2. Крутые виражи (360° влево и вправо с креном 45°)		
2.3. Сваливание и вывод из него: (i) сваливание в аэродинамически чистой конфигурации; (ii) приближение к режиму сваливания во время разворота со снижением с креном в конфигурации захода на посадку и с мощностью захода на посадку; (iii) приближение к режиму сваливания в посадочной конфигурации и с посадочной мощностью; и (iv) приближение к режиму сваливания, разворот с набором высоты с взлетным закрылком и с мощностью для набора высоты (только однодвигательные самолеты)		
2.4. Взаимодействие в целях		

управления воздушным движением - соблюдение процедуры, процедуры радиообмена		
Раздел 3		
3. Процедура VFR на маршруте		
3.1. План полета, счисление координат, считывание данных с карты		
3.2. Выдерживание высоты, курса и скорости		
3.3. Ориентация, расчет по времени и пересмотр расчетного времени прибытия (ETAs)		
3.4. Использование радионавигационных средств (при необходимости)		
3.5. Управление полетом (полетный журнал, текущие проверки, включая топливо, бортовое оборудование и обледенение)		
3.6. Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение процедуры, процедуры радиообмена		
Раздел 4		
4. Прибытие и посадка		
4.1. Процедура по прибытии на аэродром (только гидросамолеты)		
4.2. Нормальная посадка		
4.3. Посадка с убранными закрылками		
4.4. Посадка при боковом ветре (при наличии подходящих условий)		
4.5. Заход на посадку и посадка в режиме малого газа с высоты до 2000 футов над водой (только для одновигательных самолетов)		
4.6. Уход на второй круг с минимальной высоты		
4.7. Посадка на зеркальную водную поверхность Посадка на бурные воды		
4.8. Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение процедуры, процедуры радиообмена		
Раздел 5		
5. Действие в сложных и чрезвычайных обстоятельствах		

(Указанный раздел может быть объединен с Разделами 1 - 4).		
5.1. Прерванный взлет на разумной скорости		
5.2. Имитируемый отказ двигателя после взлета (только для однодвигательных самолетов)		
5.3. Имитируемая вынужденная посадка с выключенным двигателем (только для однодвигательных самолетов)		
5.4. Имитируемые чрезвычайные обстоятельства: (i) огонь или дым в полете; и (ii) отказ бортового оборудования, в соответствующих случаях.		
5.5. Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение процедуры, процедуры радиообмена		
Раздел 6		
6. Имитируемый полет с несимметричной тягой двигателя (Указанный раздел может быть объединен с Разделами 1 - 5).		
6.1. Имитируемый отказ двигателя при взлете (на безопасной высоте, за исключением выполнения на тренажерах FFS или FNPT II)		
6.2. Остановка и повторный запуск двигателя (только практический экзамен ME)		
6.3. Заход на посадку и уход на второй круг с несимметричной тягой двигателя		
6.4. Заход на посадку и посадка с полной остановкой с несимметричной тягой двигателя		
6.5. Взаимодействие в целях управления воздушным движением - соблюдение процедуры, процедуры радиообмена		

С. Особые требования к категории "вертолет"

1. В том, что касается практического экзамена или проверки уровня профессиональной подготовки для квалификационных отметок типа и ATPPL, заявитель должен сдать [Разделы 1 - 4](#) и [6](#) (при необходимости) практического экзамена или проверки уровня профессиональной подготовки. Если не сданы более пяти элементов, заявитель должен снова сдать весь экзамен или пройти

проверку. Заявитель, который не сдал максимум пять элементов, должен повторно сдать только указанные элементы. Если заявитель во время повторной сдачи экзамена или во время повторной проверки не сдает любой элемент, в том числе элементы, которые были сданы ранее, он должен снова сдать весь экзамен или пройти проверку. Все разделы практического экзамена или проверки уровня профессиональной подготовки должны быть сданы в течение 6 месяцев.

2. В том, что касается проверки уровня профессиональной подготовки для IR, заявитель должен сдать **Раздел 5** проверки уровня профессиональной подготовки. Если не сданы более трех элементов, заявитель должен вновь сдать весь Раздел 5. Заявитель, который не сдал максимум три элемента, должен повторно сдать только указанные элементы. Если заявитель во время повторной проверки не сдает любой элемент, в том числе другие элементы Раздела 5, которые были сданы ранее, он должен снова пройти всю проверку.

Допустимое отклонение при летном испытании

3. Заявитель должен продемонстрировать способность:

- (a) пилотировать вертолет в рамках его эксплуатационных ограничений;
- (b) плавно и аккуратно выполнять все маневры;
- (c) руководствоваться здравым смыслом и демонстрировать летное мастерство;
- (d) применять знания законов аэронавтики;
- (e) сохранять управление вертолетом в любое время таким образом, чтобы не ставить под сомнение успешные результаты процедуры или маневра;
- (f) понимать и применять процедуры координации действий экипажа и процедуры при потере экипажем работоспособности, в соответствующих случаях; и
- (g) эффективно взаимодействовать с другими членами экипажа, при необходимости.

4. Необходимо применять следующие ограничения, которые корректируются для учета турбулентного режима, а также пилотажных свойств и летно-технических характеристик используемого вертолета.

(a) Границы области режима полета IFR

Высота
В общем +/- 100 футов
Уход на второй круг на высоте
принятия решения + 50 футов/- 0 футов
Минимальная высота снижения/MAPt + 50 футов/- 0 футов

Отслеживание
по радиоборудованию +/- 5°
"угловое" смещение отклонение с масштабом 1:2,
азимут, глассада планирования
(например, LPV, ILS, MLS, GLS)

2D (LNAV) и 3D (LNAV/VNAV)
"линейное" отклонение боковое отклонение от курса при
обычных условиях должно составлять
не более +/-1/2 значения RNP,
соотносимого с процедурой.
Допустимым является
кратковременное отклонение от
указанного стандарта как минимум
до однократного значения RNP.

3D линейное вертикальное
отклонение (например, RNP APCH)

(LNAV/VNAV) с использованием
BaroVNAV) не более - 75 футов ниже профиля в
вертикальной плоскости в любой
момент времени и не более + 75
футов над профилем в вертикальной
плоскости или ниже 1 000 футов над
уровнем аэродрома.

Курс следования
со всеми работающими двигателями +- 5°
с имитированным отказом двигателя +- 10°

Скорость
со всеми работающими двигателями +- 5 узлов
с имитированным отказом двигателя + 10 узлов/- 5 узлов

(b) Границы области режима полета VFR
Высота
В общем +- 100 футов

Курс следования
Штатное функционирование +- 5°
Нештатный режим/чрезвычайные
ситуации +- 10°

Скорость
В общем +- 10 узлов
С имитированным отказом двигателя + 10 узлов/- 5 узлов

Снос относительно земли
Т.О. режим висения I.G.E. +- 3 фута
Посадка +- 2 фута (с полетом назад или
боковым полетом 0 футов)

Содержание подготовки/практического экзамена/проверки уровня профессиональной подготовки

Общие положения

5. Следующие символы означают:

P = прошедший подготовку в качестве PIC для выдачи квалификационной отметки типа для вертолетов с одним пилотом (SPH) или прошедший подготовку в качестве PIC или второго пилота и в качестве PF и PM для выдачи квалификационной отметки типа для вертолетов с несколькими пилотами (MPH).

6. Для практической подготовки должно использоваться как минимум тренажерное оборудование уровня, обозначенного символом (P), или оборудование более высокого уровня, обозначенного символом (->).

Для обозначения тренажерного оборудования применяются следующие сокращения:

FFS = комплексный пилотажный тренажер

FTD = летный тренажер

H = вертолет

7. Отмеченные (*) упражнения должны выполняться в реальных или имитированных метеоусловиях полетов по приборам ИМС только заявителями, которые хотят возобновить, или продлить срок действия IR(H), или распространить обязанности указанной квалификационной отметки на другой тип.

8. Процедуры полета по приборам (Раздел 5) должны выполняться только заявителями, которые хотят возобновить, или продлить срок действия IR(H), или распространить обязанности указанной квалификационной отметки на другой тип. Для указанной цели может использоваться FFS или FTD 2/3.

8а. Для получения или сохранения привилегий для PBN один заход на посадку должен являться RNP APCH. Если RNP APCH практически невозможен, он должен выполняться на оборудованном соответствующим образом FSTD.

Путем частичного отступления от указанного выше подпараграфа в случае, если проверка уровня профессиональной подготовки для продления срока действия привилегий PBN не включает в себя RNP APCH, обязанности PBN пилота не должны включать в себя RNP APCH. Ограничение должно быть снято, если пилот прошел проверку уровня профессиональной подготовки, включая RNP APCH.

9. Буква "М" в колонке "практический экзамен" или "проверка уровня профессиональной подготовки" означает обязательный характер упражнения.

10. Для практической подготовки и экзамена должен использоваться тренажер FSTD, если он является составной частью курса для получения квалификационной отметки типа. В отношении курса учитывается следующее:

(а) квалификационный уровень FSTD согласно требованиям Приложения VI (Часть-АРА) и Приложения VII (Часть-ОРА);

(b) квалификация инструктора и экзаменатора;

(с) объем предоставляемой на курсе подготовки на FSTD;

(d) квалификации и предыдущий опыт проходящего подготовку пилота на соответствующих типах; и

(е) объем летного опыта, полученного под наблюдением, после выдачи новой квалификационной отметки типа.

Вертолеты с несколькими пилотами

11. Заявители на сдачу практического экзамена для выдачи квалификационной отметки типа для вертолетов с несколькими пилотами и ATP(L)(H) должны сдать только Разделы 1 - 4 и, при необходимости, Раздел 6.

12. Заявители на продление срока действия или возобновление проверки уровня практической подготовки для квалификационной отметки типа для вертолетов с несколькими пилотами должны сдать только Разделы 1 - 4 и, при необходимости, Раздел 6.

ВЕРТОЛЕТЫ С ОДНИМ ПИЛОТОМ/С НЕСКОЛЬКИМИ ПИЛОТАМИ	ПРАКТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА			Практический экзамен ИЛИ ПРОВЕРКА УРОВНЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ		
	Маневры/процедуры	FSTD	Н	Инициалы инструктора по окончании подготовк	Проверен на FSTD или Н	Инициалы экзаменатора после окончания экзамена

			и		
Раздел 1 - Предполетная подготовка и проверки					
1.1 Внешняя визуальная проверка вертолета, расположение каждого элемента и цель проверки		Р		М (если выполняется на вертолете)	
1.2 Осмотр кабины пилота	Р	->		М	
1.3 Стартовые процедуры, проверка радионавигационного оборудования, выбор и установка навигационных частот и частот радиосвязи	Р	->		М	
1.4 Выруливание/руление по воздуху в соответствии с указаниями авиадиспетчерской службы или инструктора	Р	->		М	
1.5 Процедуры и проверки перед взлетом	Р	->		М	
Раздел 2 Процедуры и маневры в полете					
2.1 Взлеты (различные профили)	Р	->		М	
2.2 Взлеты и посадки с наклонной площадки или при боковом ветре	Р	->			
2.3 Взлет с максимальной взлетной массой (реальной или имитированной)	Р	->			
2.4 Взлет с имитированным отказом двигателя перед достижением TDP или DRATO	Р	->		М	
2.4.1 Взлет с имитированным отказом двигателя сразу после достижения TDP или DRATO	Р	->		М	
2.5 Развороты с набором высоты и со снижением на определенный курс	Р	->		М	
2.5.1 Развороты с креном 30°, 180° - 360° влево и вправо, исключительно	Р	->		М	

по приборам					
2.6 Снижение в режиме авторотации	P	->		M	
2.6.1 Посадка на режиме авторотации (только SEN) или возобновление питания	P	->		M	
2.7 Посадка, различные профили	P	->		M	
2.7.1 Уход на второй круг или посадка с имитированным отказом двигателя до LDP или DPBL	P	->		M	
2.7.2 Посадка с имитированным отказом двигателя после LDP или DPBL	P	->		M	
Раздел 3 Штатное и нештатное функционирование следующих систем и процедур					
3. Штатное и нештатное функционирование следующих систем и процедур:				M	Необходимо выбрать не менее трех упражнений из настоящего раздела
3.1 Двигатель	P	->			
3.2 Кондиционирование воздуха (обогрев, вентиляция)	P	->			
3.3 Система полного или статического давления	P	->			
3.4 Система подачи топлива	P	->			
3.5 Электросистема	P	->			
3.6 Гидравлическая система	P	->			
3.7 Система управления полетом и система балансировки	P	->			
3.8 Противообледенительная система	P	->			
3.9 Автопилот/командно-пилотажный прибор	P	->			
3.10 Системы повышения устойчивости	P	->			

3.11 Метеорологический радиолокатор, радиолокационный высотомер, транспондер	P	->			
3.12 Система зональной навигации	P	->			
3.13 Шасси	P	->			
3.14 Вспомогательная силовая установка (APU)	P	->			
3.15 Средства радиосвязи, навигационное оборудование, приборы, система управления полетом	P	->			
Раздел 4 - Действия в сложных ситуациях и при чрезвычайных обстоятельствах					
4. Действия в сложных ситуациях и при чрезвычайных обстоятельствах				M	Необходимо выбрать не менее трех упражнений из настоящего раздела
4.1 Меры на случай пожара (в том числе, эвакуация, при необходимости)	P	->			
4.2 Противодымная защита и удаление дыма	P	->			
4.3 Отказ в работе двигателя, остановка и повторный запуск двигателя на безопасной высоте	P	->			
4.4 Аварийный слив топлива (имитируемый)	P	->			
4.5 Отказ управления рулевым винтом (при необходимости)	P	->			
4.5.1 Отказ рулевого винта (в соответствующих случаях)	P	Вертолет для данного упражнения не используется.			
4.6 Потеря работоспособности членом летного экипажа	P	->			

- только MРN					
4.7 Неисправность в работе трансмиссии	P	->			
4.8 Иные действия при чрезвычайных обстоятельствах согласно соответствующему летному руководству	P	->			
Раздел 5 Процедуры полета по приборам (должны выполняться в реальных или имитируемых условиях ИМС)					
5.1 Взлет по приборам: переход к полету по приборам требуется сразу после взлета	P*	->*			
5.1.1 Имитированный отказ двигателя во время вылета	P*	->*		M*	
5.2 Следование маршруту вылета и маршруту прибытия и указания АТС	P*	->*		M*	
5.3 Процедуры ожидания	P*	->*			
5.4 Эксплуатация 3D до DH/A 200 футов (60 м) или до более высокого минимума, если требуется в соответствии с процедурой захода на посадку	P*	->*			
5.4.1 вручную, без использования командно-пилотажного прибора Примечание: Согласно AFM процедуры RNP APCH могут потребовать использования автопилота или командно-пилотажного прибора. При выборе процедуры, осуществляемой вручную, должны учитываться указанные ограничения (например, выбор ILS для 5.4.1 в случае если AFM предусматривает такое ограничение).	P*	->*		M*	
5.4.2 вручную, с	P*	->*		M*	

использованием командно-пилотажного прибора					
5.4.3 С автопилотом, который связан с радиосредствами	P*	->*			
5.4.4 Вручную, с имитированным отказом одного двигателя; имитация отказа двигателя должна проводиться во время конечного участка захода до достижения высоты 1000 футов над уровнем аэродрома вплоть до приземления или до выполнения повторной процедуры ухода на второй круг.	P*	->*		M*	
5.5 Эксплуатация 2D вплоть до минимальной высоты снижения MDA/H	P*	->*		M*	
5.6 Уход на второй круг со всеми работающими двигателями при достижении DA/H или MDA/MDH	P*	->*			
5.6.1 Иные процедуры ухода на второй круг	P*	->*			
5.6.2 Уход на второй круг с имитированным отказом одного двигателя при достижении DA/H или MDA/ MDH	P*	->*		M*	
5.7 Авторотация ИМС с возобновлением питания	P*	->*		M*	
5.8 Вывод из необычных положений	P*	->*		M*	
Раздел 6 - Использование дополнительного оборудования					
6. Использование дополнительного оборудования	P	->			

D. Особые требования к категории "воздушное судно с энергетической системой увеличения подъемной силы"

1. В том, что касается практических экзаменов или проверок уровня профессиональной

подготовки для квалификационных отметок типа для воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы, заявитель должен сдать **Разделы 1 - 5 и 6** (при необходимости) практического экзамена или проверки уровня профессиональной подготовки. Если не сданы более пяти элементов, заявитель должен снова сдать весь экзамен или пройти проверку. Заявитель, который не сдал максимум пять элементов, должен повторно сдать указанные элементы. Если заявитель во время повторной сдачи экзамена или во время повторной проверки не сдает любой элемент, в том числе элементы, которые были сданы ранее, он должен снова сдать весь экзамен или пройти проверку. Все разделы практического экзамена или проверки уровня профессиональной подготовки должны быть сданы в течение 6 месяцев.

Допустимое отклонение при летном испытании

2. Заявитель должен продемонстрировать способность:

(a) пилотировать воздушное судно с энергетической системой увеличения подъемной силы в рамках его эксплуатационных ограничений;

(b) плавно и аккуратно выполнять все маневры;

(c) руководствоваться здравым смыслом и демонстрировать летное мастерство;

(d) применять знания законов аэронавтики;

(e) сохранять управление воздушным судном с энергетической системой увеличения подъемной силы в любое время таким образом, чтобы не ставить под сомнение успешные результаты процедуры или маневра;

(f) понимать и применять процедуры координации действий экипажа и процедуры при потере экипажем работоспособности; и

(g) эффективно взаимодействовать с другими членами экипажа.

3. Необходимо применять следующие ограничения, которые корректируются для учета турбулентного режима, а также пилотажных свойств и летно-технических характеристик используемого воздушного судна с энергетической системой увеличения подъемной силы.

(a) Границы области режима полета IFR

Высота

В общем +/- 100 футов

Уход на второй круг на высоте принятия решения + 50 футов/- 0 футов

Минимальная высота снижения + 50 футов/- 0 футов

Отслеживание

по радиооборудованию +/- 5°

заход на посадку по РЛС отклонение с масштабом

1:2, азимут, глиссада

планирования

Курс следования

Штатное функционирование +/- 5°

Нештатный режим/чрезвычайные ситуации +/- 10°

Скорость

В общем +/- 10 узлов

с имитированным отказом двигателя + 10 узлов/- 5 узлов

(b) Границы области режима полета VFR

Высота

В общем	+/- 100 футов
Курс следования	
Штатное функционирование	+/- 5°
Нештатный режим/чрезвычайные ситуации	+/- 10°
Скорость	
В общем	+/- 10 узлов
С имитированным отказом двигателя	+ 10 узлов/- 5 узлов
Снос относительно земли:	
Т.О. режим висения I.G.E.	+/- 3 фута
Посадка	+/- 2 фута (с полетом назад или боковым полетом 0 футов)

Содержание подготовки/практического экзамена/проверки уровня профессиональной подготовки

4. Следующие символы означают:

P = прошедший подготовку в качестве PIC или второго пилота и в качестве PF и PM для выдачи квалификационной отметки типа, при необходимости.

5. Для практической подготовки должно использоваться как минимум тренажерное оборудование уровня, обозначенного символом (P), или оборудование более высокого уровня, обозначенного символом (->).

6. Для обозначения тренажерного оборудования применяются следующие сокращения:

FFS = комплексный пилотажный тренажер

FTD = летный тренажер

OTD = другие тренажеры

PL = воздушное судно с энергетической системой увеличения подъемной силы

(a) Заявители на прохождение практического экзамена для выдачи квалификационной отметки типа для воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы должны сдать [Разделы 1 - 5](#) и, в соответствующем случае, [Раздел 6](#).

(b) Заявители на продление или возобновление проверки уровня профессиональной подготовки для квалификационной отметки типа для воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы должны сдать [Разделы 1 - 5](#) и, в соответствующем случае, [Раздел 6](#) и/или [7](#).

(c) Отмеченные (*) упражнения должны выполняться исключительно по приборам. Если указанное условие не выполняется в процессе проведения практического экзамена или проверки уровня профессиональной подготовки, квалификационная отметка типа ограничивается только VFR.

7. Буква "M" в колонке "практический экзамен" или "проверка уровня профессиональной подготовки" указывает на обязательный характер упражнения.

8. Для практической подготовки и экзамена должны использоваться тренажеры FSTD, если они являются составной частью утвержденного курса для получения квалификационной отметки типа. При утверждении курса учитывается следующее:

(a) квалификационный уровень FSTD согласно соответствующим требованиям [Приложения VI \(Часть-ARA\)](#) и [Приложения VII \(Часть-ORA\)](#); и

(b) квалификации инструктора.

КАТЕГОРИЯ "ВОЗДУШНОЕ СУДНО С ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ СИСТЕМОЙ УВЕЛИЧЕНИЯ ПОДЪЕМНОЙ СИЛЫ"		ПРАКТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА				Практический экзамен/ПРОВЕРКА УРОВНЯ ПРОФЕССИОНАЛЬН ОЙ ПОДГОТОВКИ		
Маневры/процедуры						Инициал ы инструк тора по окончан ии подгото вки	Проверен на FFS PL	Инициалы экзаменато ра после окончания экзамена
		OT D	FTD	FFS	PL			
Раздел 1 - Предполетная подготовка и проверки								
1.1	Внешняя визуальная проверка воздушного судна с энергетической системой увеличения подъемной силы; расположение каждого элемента и цель проверки				P			
1.2	Осмотр кабины пилота	P	->	->	->			
1.3	Стартовые процедуры, проверка радионавигационно го оборудования, выбор и установка навигационных частот и частот радиосвязи	P	->	->	->		M	
1.4	Выруливание в соответствии с указаниями авиадиспетчерской службы или инструктора		P	->	->			
1.5	Процедуры и проверки перед взлетом, в том числе проверка мощности	P	->	->	->		M	
Раздел 2 - Летные процедуры и маневры в полете								
2.1	Профили		P	->	->		M	

	нормальных взлетов по VFR: Эксплуатация взлетно-посадочной полосы (короткий взлет и посадка (STOL) и вертикальный взлет и посадка (VTOL)), в том числе при боковом ветре вертодромы, приподнятые над поверхностью вертодромы на уровне поверхности						
2.2	Взлет с максимальной взлетной массой (реальной или имитированной)		P	->			
2.3.1	Прерванный взлет: - при эксплуатации взлетно-посадочной полосы; - при эксплуатации вертодрома, приподнятого над поверхностью; и - при эксплуатации вертодрома на уровне поверхности		P	->			M
2.3.2	Взлет с имитированным отказом двигателя после прохождения точки принятия решения: при эксплуатации взлетно-посадочной полосы; при эксплуатации вертодрома, приподнятого над поверхностью; и при эксплуатации		P	->			M

	вертодрома на уровне поверхности.							
2.4	Снижение на авторотации в режиме полета "по вертолетному" в направлении земли (для указанного упражнения воздушное судно не используется)	P	->	->			M ТОЛЬКО FFS	
2.4.1	Снижение на авторотации в режиме полета "по самолетному" (для указанного упражнения воздушное судно не используется)		P	->	>		M ТОЛЬКО FFS	
2.5	Профили нормальных посадок по VFR: эксплуатация взлетно-посадочной полосы (STOL и VTOL) вертодромы, приподнятые над поверхностью вертодромы на уровне поверхности		P	->	->		M	
2.5.1	Посадка с имитированным отказом двигателя после достижения точки принятия решения: - при эксплуатации взлетно-посадочной полосы; - при эксплуатации вертодрома, приподнятого над поверхностью; и - при эксплуатации вертодрома на уровне							

	поверхности.							
2.6	Уход на второй круг или посадка с имитированным отказом двигателя до точки принятия решения		P	->				M
Раздел 3 Штатное и нештатное функционирование следующих систем и процедур:								
3.	Штатное и нештатное функционирование следующих систем и процедур (может выполняться на FSTD, при наличии допуска для указанного упражнения):							M
								Необходимо выполнить не менее трех упражнений из настоящего раздела.
3.1	Двигатель	P	->	->				
3.2	Герметизация и кондиционирование воздуха (обогрев, вентиляция)	P	->	->				
3.3	Система полного или статического давления	P	->	->				
3.4	Система подачи топлива	P	->	->				
3.5	Электросистема	P	->	->				
3.6	Гидравлическая система	P	->	->				
3.7	Система управления полетом и система балансировки	P	->	->				
3.8	Противообледенительная система, обогрев противобликового козырька (если имеется)	P	->	->				
3.9	Автопилот/командно-пилотажный прибор	P	->	->				
3.10	Сигнализаторы выхода на опасные углы атаки, устройства, ограничивающие	P	->	->				

	угол атаки, и системы повышения устойчивости							
3.11	Метеорологический радиолокатор, радиолокационный высотомер, транспондер, система предупреждения об опасной близости земли (если имеется)	P	->	->				
3.12	Шасси	P	->	->				
3.13	Вспомогательная силовая установка (APU)	P	->	->				
3.14	Средства радиосвязи, навигационное оборудование, приборы, система управления полетом	P	->	->				
3.15	Система закрылков	P	->	->				
Раздел 4 - Действия в сложных ситуациях и при чрезвычайных обстоятельствах								
4.	Действия в сложных ситуациях и при чрезвычайных обстоятельствах (может выполняться на FSTD, при наличии допуска для указанного упражнения)						M	Необходимо выполнить не менее трех упражнений из настоящего раздела.
4.1	Меры на случай пожара, пожар в двигателе, APU, грузовом отсеке, кабине экипажа и возгорание электрооборудования, в том числе эвакуация, при необходимости	P	->	->				
4.2	Противодымная защита и удаление	P	->	->				

	дыма							
4.3	Отказ в работе двигателя, остановка и повторный запуск двигателя (для указанного упражнения воздушное судно не используется), в том числе переход от режима "по вертолетному" к режиму "по самолетному" и обратно	P	->	->			только FFS	
4.4	Аварийный слив топлива (имитируемый, если имеется)	P	->	->				
4.5	Сдвиг ветра при взлете/посадке (для указанного упражнения воздушное судно не используется)			P			только FFS	
4.6	Имитированный отказ системы наддува кабины/ экстренное снижение (для указанного упражнения воздушное судно не используется)	P	->	->			только FFS	
4.7	Событие ACAS (для указанного упражнения воздушное судно не используется)	P	->	->			только FFS	
4.8	Потеря работоспособности членом летного экипажа	P	->	->				
4.9	Неисправность в работе трансмиссии	P	->	->			только FFS	
4.10	Вывод из развившегося срыва (с	P	->	->			только FFS	

	работающей и неработающей силовой установкой) или после активации сигнализатора выхода на опасные углы атаки в конфигурации при наборе высоты, в крейсерской конфигурации и конфигурации для захода на посадку (для указанного упражнения воздушное судно не используется)							
4.11	Иные действия при чрезвычайных обстоятельствах согласно соответствующему летному руководству самолета	P	->	->				
Раздел 5 - Процедуры полета по приборам (должны выполняться в реальных или имитируемых условиях ИМС)								
5.1	Взлет по приборам: переход к полету по приборам требуется сразу после взлета	P*	->*	->*				
5.1.1	Имитированный отказ двигателя во время вылета после точки принятия решения	P*	->*	->*			M*	
5.2	Следование маршруту вылета и маршруту прибытия и указания АТС	P*	->*	->*			M*	
5.3	Процедуры ожидания	P*	->*	->*				
5.4	Заход на посадку по РЛС до высоты принятия решения не менее 60 м (200 футов)	P*	->*	->*				

5.4.1	Вручную, без использования командно-пилотажного прибора	P*	->*	->*			M* (только практический экзамен)	
5.4.2	Вручную, с использованием командно-пилотажного прибора	P*	->*	->*				
5.4.3	С использованием автопилота	P*	->*	->*				
5.4.4	Вручную, с имитированным отказом одного двигателя; имитация отказа двигателя должна проводиться во время конечного участка захода на посадку до прохождения дальнего радиомаркера (ОМ), вплоть до приземления или до выполнения повторной процедуры ухода на второй круг	P*	->*	->*			M*	
5.5	Заход на посадку по неточным системам вплоть до минимальной высоты снижения MDA/H	P*	->*	->*			M*	
5.6	Уход на второй круг со всеми работающими двигателями при достижении DA/H или MDA/MDH	P*	->*	->*				
5.6.1	Иные процедуры ухода на второй круг	P*	->*	->*				
5.6.2	Уход на второй круг с имитированным отказом одного	P*					M*	

	двигателя при достижении DA/H или MDA/ MDH							
5.7	Авторотация ИМС с возобновлением питания для совершения посадки на взлетно-посадочной полосе только в режиме "по вертолетному" (для указанного упражнения воздушное судно не используется)	P*	->*	->*			M* ТОЛЬКО FFS	
5.8	Вывод из необычных положений (указанное упражнение зависит от качества FFS)	P*	->*	->*			M*	
Раздел 6 - Дополнительное разрешение относительно квалификационной отметки типа для захода на посадку по приборам до высоты принятия решения менее 60 м (200 футов) (CAT II/III)								
6	Дополнительное разрешение относительно квалификационной отметки типа для захода на посадку по приборам до высоты принятия решения менее 60 м (CAT II/III). Следующие маневры и процедуры являются минимальными требованиями к обучению для разрешения заходов на посадку по приборам до DH менее 60 м (200 футов). Во время следующих процедур по заходу на посадку по							

	приборам и заходу на второй круг необходимо использовать все оборудование воздушного судна с энергетической системой увеличения подъемной силы, требуемое для сертификации типа относительно заходов по приборам до DH менее 60 м (200 футов).							
6.1	Прерванный взлет при минимально разрешенной RVR		P	->			M*	
6.2	Заход на посадку по ILS: в условиях имитируемого полета по приборам до приемлемой высоты DH с использованием системы управления полетом. Необходимо соблюдать стандартные процедуры согласования действий экипажа (SOPs)		P	->	->		M*	
6.3	Уход на второй круг: после захода на посадку согласно 6.2 при достижении DH. Подготовка также должна включать в себя уход на второй круг в результате (имитируемой) недостаточной видимости на взлетно-		P	->	->		M*	

	посадочной полосе (RVR), сдвига ветра, отклонения воздушного судна от курса свыше границ, предусмотренных для успешного захода на посадку, отказа наземного/бортового оборудования до достижения ДН, и уход на второй круг с имитируемым отказом бортового оборудования							
6.4	Посадка/посадки: с визуальным ориентиром при достижении ДН после захода на посадку по приборам. В зависимости от системы управления полетом должна выполняться автоматическая посадка.		P	->			M*	
Раздел 7 - Дополнительное оборудование								
7.	Использование дополнительного оборудования		P	->	->			

Е. Особые требования к категории "дирижабль"

1. В том, что касается практических экзаменов или проверок уровня профессиональной подготовки для квалификационных отметок типа для дирижаблей, заявитель должен сдать [Разделы 1 - 5](#) и [6](#) (при необходимости) практического экзамена или проверки уровня профессиональной подготовки. Если не сданы более пяти элементов, заявитель должен снова сдать весь экзамен или пройти проверку. Заявитель, который не сдал максимум пять элементов, должен повторно сдать указанные элементы. Если заявитель во время повторной сдачи экзамена или во время повторной проверки не сдает любой элемент, в том числе элементы, которые были сданы ранее, он должен снова сдать весь экзамен или пройти проверку. Все разделы практического экзамена или проверки уровня профессиональной подготовки должны быть сданы в течение 6 месяцев.

Допустимое отклонение при летном испытании

2. Заявитель должен продемонстрировать способность:

- (a) пилотировать дирижабль в рамках его эксплуатационных ограничений;
- (b) плавно и аккуратно выполнять все маневры;
- (c) руководствоваться здравым смыслом и продемонстрировать летное мастерство;
- (d) применять знания законов аэронавтики;
- (e) сохранять управление дирижаблем в любое время таким образом, чтобы не ставить под сомнение успешные результаты процедуры или маневра;
- (f) понимать и применять процедуры координации действий экипажа и процедуры при потере экипажем работоспособности; и
- (g) эффективно взаимодействовать с другими членами экипажа.

3. Необходимо применять следующие ограничения, которые корректируются для учета турбулентного режима, а также пилотажных свойств и летно-технических характеристик используемого дирижабля.

(a) Границы области режима полета IFR

Высота	
В общем	+/- 100 футов
Уход на второй круг на высоте принятия решения	+ 50 футов/- 0 футов
Минимальная высота снижения	+ 50 футов/- 0 футов

Отслеживание по радиооборудованию	+/- 5°
заход на посадку по РЛС	отклонение с масштабом 1:2, азимут, глиссада планирования

Курс следования	
Штатное функционирование	+/- 5°
Нештатный режим/чрезвычайные ситуации	+/- 10°

(b) Границы области режима полета VFR

Высота	
В общем	+/- 100 футов

Курс следования	
Штатное функционирование	+/- 5°
Нештатный режим/чрезвычайные ситуации	+/- 10°

Содержание подготовки/практического экзамена/проверки уровня профессиональной подготовки

4. Следующие символы означают:

P = прошедший подготовку в качестве PIC или второго пилота и в качестве PF и PM для выдачи квалификационной отметки типа, при необходимости.

5. Для практической подготовки должно использоваться как минимум тренажерное оборудование уровня, обозначенного символом (P), или оборудование более высокого уровня, обозначенного символом (->).

6. Для обозначения тренажерного оборудования применяются следующие сокращения:

FFS = комплексный пилотажный тренажер

FTD = летный тренажер

OTD = другие тренажеры

As = дирижабль

(а) Заявители на прохождение практического экзамена для выдачи квалификационной отметки типа для дирижабля должны сдать [Разделы 1-5](#) и, в соответствующем случае, [Раздел 6](#).

(б) Заявители на продление или возобновление проверки уровня профессиональной подготовки для квалификационной отметки типа для дирижабля должны сдать [Разделы 1-5](#) и, в соответствующем случае, [Раздел 6](#).

(с) Отмеченные (*) упражнения должны выполняться исключительно по приборам. Если указанное условие не выполняется в процессе проведения практического экзамена или проверки уровня профессиональной подготовки, квалификационная отметка типа ограничивается только VFR.

7. Буква "М" в колонке "практический экзамен" или "проверка уровня профессиональной подготовки" указывает на обязательный характер упражнения.

8. Для практической подготовки и экзамена должны использоваться тренажеры FSTD, если они являются составной частью курса для получения квалификационной отметки типа. Относительно курса учитывается следующее:

(а) квалификационный уровень FSTD согласно соответствующим требованиям [Приложения VI](#) (Часть-ARA) и [Приложения VII](#) (Часть-ORA);

(б) квалификации инструктора.

КАТЕГОРИЯ "ДИРИЖАБЛЬ"		ПРАКТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА					Практический экзамен/ПРОВЕРКА УРОВНЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ	
Маневры/процедуры						Инициалы инструктора по окончании подготовки	Проверен на	Инициалы экзаменатора после окончания экзамена
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
Раздел 1 - Предполетная подготовка и проверки								
1.1	Предполетный осмотр				P			
1.2	Осмотр кабины пилота	P	->	->	->			
1.3	Стартовые процедуры, проверка радионавигационного оборудования, выбор и установка навигационных частот и частот радиосвязи		P	->	->		M	
1.4	Отсоединение от причальной мачты,			P	->		M	

	маневрирование на земле							
1.5	Процедуры и проверки перед взлетом	P	->	->	->		M	
Раздел 2 - Летные процедуры и маневры в полете								
2.1	Профиль стандартного взлета по VFR			P	->		M	
2.2	Взлет с имитированным отказом двигателя			P	->		M	
2.3	Взлет с грузом > 0 (тяжелый взлет)			P	->			
2.4	Взлет с грузом < 0 (легкий взлет)			P	->			
2.5	Процедура стандартного набора высоты			P	->			
2.6	Набор высоты до высоты по давлению			P	->			
2.7	Распознавание высоты по давлению			P	->			
2.8	Полет на высоте по давлению или около указанной высоты			P	->		M	
2.9	Стандартное снижение и заход на посадку			P	->			
2.10	Профиль стандартной посадки по VFR			P	->		M	
2.11	Посадка с грузом > 0 (тяжелая посадка)			P	->		M	
2.12	Посадка с грузом < 0 (легкая посадка)			P	->		M	
	Намеренно оставлен незаполненным							
Раздел 3 Штатное и нештатное функционирование следующих систем и процедур								
3.	Штатное и нештатное функционирование следующих систем и процедур (может выполняться на FSTD, при наличии допуска для указанного упражнения):						M	Необходимо выполнить не менее трех упражнений из настоящего раздела.

3.1	Двигатель	P	->	->	->			
3.2	Герметизация оболочки	P	->	->	->			
3.3	Система полного или статического давления	P	->	->	->			
3.4	Система подачи топлива	P	->	->	->			
3.5	Электросистема	P	->	->	->			
3.6	Гидравлическая система	P	->	->	->			
3.7	Система управления полетом и система балансировки	P	->	->	->			
3.8	Система баллонетов	P	->	->	->			
3.9	Автопилот/ командно-пилотажный прибор	P	->	->	->			
3.10	Системы повышения устойчивости	P	->	->	->			
3.11	Метеорологический радиолокатор, радиолокационный высотомер, транспондер, система предупреждения об опасной близости земли (если имеется)	P	->	->	->			
3.12	Шасси	P	->	->	->			
3.13	Вспомогательная силовая установка (APU)	P	->	->	->			
3.14	Средства радиосвязи, навигационное оборудование, приборы, система управления полетом (FMS)	P	->	->	->			
	Намеренно оставлен незаполненным							
Раздел 4 - Действия в сложных ситуациях и при чрезвычайных обстоятельствах								
4.	Действия в сложных ситуациях и при чрезвычайных обстоятельствах (может выполняться на FSTD, при наличии допуска для указанного упражнения)						М	Необходимо выполнить не менее трех упражнений из настоящего

								раздела.
4.1	Меры на случай пожара, пожар в двигателе, АРУ, грузовом отсеке, кабине экипажа и возгорание электрооборудования в том числе эвакуация, при необходимости	P	->	->	->			
4.2	Противодымная защита и удаление дыма	P	->	->	->			
4.3	Отказ в работе двигателя, остановка и повторный запуск двигателя: в определенных фазах полета, в том числе одновременный отказ нескольких двигателей	P	->	->	->			
4.4	Потеря работоспособности членом летного экипажа	P	->	->	->			
4.5	Неисправность в работе трансмиссии/коробки приводов	P	->	->	->		только FFS	
4.6	Иные действия при чрезвычайных обстоятельствах согласно соответствующему летному руководству	P	->	->	->			
Раздел 5 - Процедуры полета по приборам (должны выполняться в реальных или имитируемых условиях ИМС)								
5.1	Взлет по приборам: переход к полету по приборам требуется сразу после взлета	P*	->*	->*	->*			
5.1.1	Имитированный отказ двигателя во время вылета	P*	->*	->*	->*		M*	
5.2	Следование маршруту вылета и маршруту прибытия и указания АТС	P*	->*	->*	->*		M*	

5.3	Процедуры ожидания	P*	->*	->*	->*			
5.4	Заход на посадку по РЛС до высоты принятия решения не менее 60 м (200 футов)	P*	->*	->*	->*			
5.4.1	Вручную, без использования командно-пилотажного прибора	P*	->*	->*	->*		M* (только практический экзамен)	
5.4.2	Вручную, с использованием командно-пилотажного прибора	P*	->*	->*	->*			
5.4.3	С использованием автопилота	P*	->*	->*	->*			
5.4.4	Вручную, с имитированным отказом одного двигателя; имитация отказа двигателя должна проводиться во время конечного участка захода на посадку до прохождения дальнего радиомаркера (OM), вплоть до приземления или до выполнения повторной процедуры ухода на второй круг	P*	->*	->*	->*		M*	
5.5	Заход на посадку по неточным системам вплоть до минимальной высоты снижения MDA/H	P*	->*	->*	->*		M*	
5.6	Уход на второй круг со всеми работающими двигателями при достижении DA/H или MDA/MDH	P*	->*	->*	->*			
5.6.1	Иные процедуры ухода на второй круг	P*	->*	->*	->*			
5.6.2	Уход на второй круг с имитированным отказом одного	P*					M*	

	двигателя при достижении DA/H или MDA/ MDH							
5.7	Вывод из необычных положений (указанное упражнение зависит от качества FFS)	P*	->*	->*	->*		M*	
Раздел 6 - Дополнительное разрешение относительно квалификационной отметки типа для захода на посадку по приборам до высоты принятия решения менее 60 м (200 футов) (CAT II/III)								
6.	Дополнительное разрешение относительно квалификационной отметки типа для захода на посадку по приборам до высоты принятия решения менее 60 м (200 футов) (CAT II/III). Следующие маневры и процедуры являются минимальными требованиями к обучению для разрешения заходов на посадку по приборам до DH менее 60 м (200 футов). Во время следующих процедур по заходу на посадку по приборам и заходу на второй круг необходимо использовать все оборудование дирижабля, требуемое для сертификации типа относительно заходов по приборам до DH менее 60 м (200 футов).							
6.1	Прерванный взлет при минимально разрешенной RVR		P	->			M*	
6.2	Заход на посадку по ILS: в условиях имитируемого полета		P	->			M*	

	по приборам до приемлемой высоты ДН с использованием системы управления полетом. Необходимо соблюдать стандартные процедуры согласования действий экипажа (SOPs)						
6.3	Уход на второй круг После захода на посадку согласно 6.2 при достижении ДН. Подготовка также должна включать в себя уход на второй круг в результате (имитируемой) недостаточной видимости на взлетно-посадочной полосе (RVR), сдвига ветра, отклонения воздушного судна от курса свыше границ, предусмотренных для успешного захода на посадку, отказа наземного/бортового оборудования до достижения ДН, и уход на второй круг с имитируемым отказом бортового оборудования		P	->			M*
6.4	Посадка/посадки: с визуальным ориентиром при достижении ДН после захода на посадку по приборам. В зависимости от системы управления полетом должна выполняться автоматическая посадка.		P	->			M*
Раздел 7 - Дополнительное оборудование							

7.	Использование дополнительного оборудования		P	->				
----	--	--	---	----	--	--	--	--

Дополнение 10

Продление срока действия и возобновление квалификационных отметок типа, а также продление срока действия и возобновление IRs в сочетании с продлением срока действия и возобновлением квалификационных отметок типа - практическая оценка EVT

А - Общие положения

1. Продление срока действия и возобновление квалификационных отметок типа, а также продление и возобновление IRs в сочетании с продлением срока действия или возобновлением квалификационных отметок в соответствии с настоящим Дополнением должны быть проведены только операторами EVT, которые соблюдают все следующие требования:

(a) они разработали программу EVT, соответствующую применимой квалификационной отметке типа или IR;

(b) они имеют как минимум трехлетний опыт работы в проведении смешанной программы EVT;

(c) для каждой квалификационной отметки типа в рамках программы EVT организация утвердила руководителя EVT. Руководители EVT должны соблюдать все следующие требования:

(i) они должны обладать привилегиями экзаменатора по соответствующей квалификационной отметке типа;

(ii) они должны обладать большим опытом подготовки в качестве инструктора по соответствующей квалификационной отметке типа;

(iii) они должны являться назначенным лицом, или должны быть заместителем указанного лица.

2. Руководитель EVT, ответственный за соответствующую квалификационную отметку типа, должен гарантировать, что заявитель соблюдает все требования к квалификации, подготовке и опыту согласно настоящему Приложению для продления срока действия или возобновления соответствующей квалификационной отметки.

3. Заявители, желающие продлить срок действия или возобновить квалификационную отметку в соответствии с настоящим Дополнением, должны соблюдать все следующие требования:

(a) они должны быть внесены в программу EVT оператора;

(b) в случае продления срока действия квалификационной отметки они должны завершить программу EVT оператора в течение срока действия соответствующей квалификационной отметки;

(c) в случае возобновления квалификационной отметки они должны соблюдать процедуры, разработанные оператором EVT.

4. Продление срока действия или возобновление квалификационной отметки в соответствии с настоящим Дополнением должно включать в себя все следующие действия:

(a) непрерывную практическую оценку EVT в рамках программы EVT;

(b) демонстрацию приемлемого уровня эффективности во всех областях компетенции;

(c) действия административного характера по продлению срока действия или возобновлению свидетельства, в отношении которых руководитель EVT, ответственный за соответствующую квалификационную отметку, должен выполнить все следующие действия:

(1) гарантировать соблюдение требований [пункта FCL.1030](#);

(2) действуя в соответствии с [пунктом FCL.1030\(b\)\(2\)](#), указать в свидетельстве заявителя новую дату истечения срока действия квалификационной отметки. Указанное подтверждение

может быть выполнено другим лицом от имени руководителя ЕВТ, если такое лицо получило полномочие на это от руководителя ЕВТ в соответствии с процедурами, установленными в программе ЕВТ.

В - Проведение практической оценки ЕВТ

Практическая оценка ЕВТ должна проводиться в соответствии с программой ЕВТ оператора.

Приложение II

Условия для преобразования существующих национальных свидетельства и квалификационных отметок для самолетов и вертолетов

А. Самолеты

1. Свидетельства пилота

Свидетельства пилота, выданные государством в соответствии с национальными требованиями, должны быть преобразованы в свидетельства **Части-FCL** при условии, что заявитель соблюдает следующие требования:

(а) для АТРЛ(А) и СРЛ(А): выполнение в виде проверки уровня профессиональной подготовки требований **Части-FCL** о продлении срока действия для квалификационной отметки класса/типа и квалификационной отметки о полетах по приборам в соответствии с привилегиями свидетельства;

(b) демонстрация знания соответствующих частей эксплуатационных требований и **Части-FCL**;

(с) подтверждение языковой компетентности в соответствии с **FCL.055**;

(d) выполнение требований, установленных в следующей таблице:

Национальн ая Свидетельс тво	Общее количество часов налета	Иные дополнительные требования	Получаемая Свидетельство Части-FCL и условия (в соответствующих случаях)	Отмена условий	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
АТРЛ(А)	> 1500 часов в качестве РІС на самолетах с несколькими пилотами	нет	АТРЛ(А)	не применяется	(а)
АТРЛ(А)	> 1500 часов	нет	как в (с)(4)	как в (с)(5)	(b)

	на самолетах с несколькими пилотами				
ATPL(A)	> 500 часов на самолетах с несколькими пилотами	Демонстрация знаний в области планирования полетов и летных характеристик согласно FCL.515	ATPL(A), с квалификационной отметкой типа, которая ограничивается вторым пилотом	Демонстрация способности действовать в качестве PIC согласно Дополнению 9 к Части-FCL	(c)
CPL/IR(A) и сданный теоретический экзамен ICAO ATPL в государстве-члене ЕС выдачи свидетельства		(i) Демонстрация знаний в области планирования полетов и летных характеристик согласно FCL.310 и FCL.615(b) (ii) выполнение остальных требований FCL.720.A(c)	CPL/IR(A) с зачетом теоретических знаний для ATPL	не применяется	(d)
CPL/IR(A)	> 500 часов на самолетах с несколькими пилотами или при пилотировании несколькими пилотами самолетов с одним пилотом, категория самолетов местных авиалиний CS-23, или ее эквивалент, в соответствии с требованиями и Части-CAT и Части-ORO для коммерческих воздушных перевозок	(i) сдача экзамена по теоретическим знаниям для ATPL(A) в государстве-члене ЕС, которое выдало свидетельство (*) (ii) выполнение остальных требований FCL.720.A(c)	CPL/IR(A) с зачетом теоретических знаний для ATPL	не применяется	(e)

CPL/IR(A)	> 500 часов в качестве PIC на самолетах с одним пилотом	нет	CPL/IR(A) с квалификационным и отметками класса и типа, ограниченными самолетами с одним пилотом	Получение квалификационной отметки типа для самолетов с несколькими пилотами в соответствии с Частью-FCL	(f)
CPL/IR(A)	< 500 часов в качестве PIC на самолетах с одним пилотом	Демонстрация знаний в области планирования полетов и летных характеристик для уровня CPL/IR	как в (4)(f)	как в (5)(f)	(g)
CPL(A)	> 500 часов в качестве PIC на самолетах с одним пилотом	Квалификационная отметка в отношении ночного полета, при необходимости	CPL(A), с квалификационным и отметками типа/класса, ограниченными самолетами с одним пилотом		(h)
CPL(A)	< 500 часов в качестве PIC на самолетах с одним пилотом	(i) квалификационная отметка в отношении ночного полета, при необходимости; (ii) демонстрация знаний в области планирования полетов и летных характеристик согласно FCL.310	как в (4)(h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 часов в соответствии с IFR		PPL/IR(A) (IR ограничена PPL)	Демонстрация знаний в области планирования полетов и летных характеристик согласно FCL.615(b)	(j)
PPL(A)	≥ 70 часов на самолетах	Демонстрация применения радионавигационных средств	PPL(A)		(k)
(*) Владельцы CPL, которые уже обладают квалификационной отметкой типа для самолетов с					

несколькими пилотами, могут не сдавать экзамен по теоретическим знаниям для ATPL(A), пока они продолжают выполнять полеты на том же самом типе самолета, но им не предоставляется зачет теоретических знаний ATPL(A) для свидетельства Части-FCL. Если им требуется иная квалификационная отметка типа для другого типа самолета с несколькими пилотами, они должны выполнить требования, указанные в колонке (3), строке (e)(i) приведенной выше таблицы.

2. Сертификаты инструкторов

Сертификат инструктора, выданный государством в соответствии с национальными требованиями, должен быть преобразован в сертификат Части-FCL при условии, что заявитель выполняет следующие требования:

Национальный сертификат или обязанности	Опыт	Иные дополнительные требования	Получаемый сертификат Части-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	согласно требованиям Части-FCL к соответствующему сертификату	не применяется	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. Сертификат SFI

Сертификат SFI, выданный государством в соответствии с национальными требованиями, должен быть преобразован в сертификат Части-FCL при условии, что его владелец выполняет следующие требования:

Национальный сертификат или обязанности	Опыт	Иные дополнительные требования	Получаемый сертификат Части-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 часов в качестве пилота МРА	(i) владел или владеет Свидетельствами CPL, MPL или ATPL для самолетов, выданными государством; (ii) прошел курс подготовки на летных тренажерах для получения соответствующей квалификационной отметки типа, в том числе курс MCC.	SFI(A)

SFI(A)	3-летний опыт в качестве SFI, полученный в последнее время	прошел подготовку на летных тренажерах курса для получения соответствующей квалификационной отметки типа, в том числе курс MCC	SFI(A)
--------	--	--	--------

Преобразование действительно в течение не более трех лет. Продление срока действия должно осуществляться в соответствии с требованиями, установленными в [Части-FCL](#).

4. Сертификат STI

Сертификат STI, выданный государством в соответствии с национальными требованиями указанного государства, может быть преобразован в сертификат [Части-FCL](#) при условии, что его владелец выполняет требования, установленные в таблице:

Национальный сертификат или обязанности	Опыт	Иные дополнительные требования	Получаемый сертификат Части-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 часов в качестве пилота на SPA	(i) владел или владеет свидетельством пилота, выданной государством; (ii) прошел проверку уровня профессиональной подготовки в соответствии с Дополнением 9 к Части-FCL на тренажере FSTD, соответствующем предполагаемой подготовке	STI(A)
STI(A)	3-летний опыт в качестве STI, полученный в последнее время	прошел проверку уровня профессиональной подготовки в соответствии с Дополнением 9 к Части-FCL на тренажере FSTD, соответствующем предполагаемой подготовке	STI(A)

Продление срока действия сертификата должно осуществляться в соответствии с

требованиями, установленными в Части-FCL.

В. Вертолеты

1. Свидетельства пилота

Свидетельства пилота, выданные государством в соответствии с национальными требованиями, должны быть преобразованы в свидетельства Части-FCL при условии, что заявитель соблюдает следующие требования:

(а) выполнение в виде проверки уровня профессиональной подготовки требований Части-FCL о продлении срока действия квалификационной отметки типа и квалификационной отметки о полетах по приборам в соответствии с привилегиями свидетельства;

(б) демонстрация знания соответствующих частей эксплуатационных требований и Части-FCL;

(с) подтверждение языковой компетентности в соответствии с FCL.055;

(d) выполнение требований, установленных в следующей таблице:

Национальная Свидетельство	Общее количество часов полета	Иные дополнительные требования	Получаемая Свидетельство Части-FCL и условия (в соответствующих случаях)	Отмена условий	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) действительная IR(H)	> 1000 часов в качестве PIC на вертолетах с несколькими пилотами	нет	ATPL(H) и IR	не применяется	(а)
ATPL(H) без привилегий IR(H)	> 1000 часов в качестве PIC на вертолетах с несколькими пилотами	нет	ATPL(H)		(б)
ATPL(H) действительная IR(H)	> 1000 часов на вертолетах с несколькими пилотами	нет	ATPL(H) и IR с квалификационной отметкой типа, которая ограничивается вторым пилотом	Демонстрация способности действовать в качестве PIC согласно Дополнению 9 к Части-FCL	(с)

ATPL(H) без привилегий IR(H)	> 1000 часов на вертолетах с несколькими пилотами	нет	ATPL(H) с квалификационной отметкой типа, ограниченной вторым пилотом	Демонстрация способности действовать в качестве PIC согласно Дополнению 9 к Части-FCL	(d)
ATPL(H) действительная IR(H)	> 500 часов на вертолетах с несколькими пилотами	демонстрация знаний в области планирования полетов и летных характеристик согласно FCL.515 и FCL.615(b)	как в (4)(c)	как в (5)(c)	(e)
ATPL(H) без привилегий IR(H)	> 500 часов на вертолетах с несколькими пилотами	как в (3)(e)	как в (4)(d)	как в (5)(d)	(f)
CPL/IR(H) и сданный теоретический экзамен ICAO ATPL(H) в государстве-члене ЕС выдачи свидетельства		(i) Демонстрация знаний в области планирования полетов и летных характеристик согласно FCL.310 и FCL.615(b) (ii) выполнение остальных требований FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) с зачетом теоретических знаний для ATPL(H), при условии, что теоретический экзамен ICAO ATPL(H) оценивается в качестве соответствующего уровню Части-FCL для ATPL	не применяется	(g)
CPL/IR(H)	> 500 часов на вертолетах с несколькими пилотами	(i) сдача экзамена по теоретическим знаниям для Части-FCL ATPL(H) в государстве-члене ЕС, которое выдало свидетельство ^(*) (ii) выполнение остальных	CPL/IR(H) с зачетом теоретических знаний для Части-FCL ATPL(H)	не применяется	(h)

		требований FCL.720.H(b)			
CPL/IR(H)	> 500 часов в качестве PIC на вертолетах с одним пилотом	нет	CPL/IR(H) с квалификационными отметками типа, ограниченными вертолетами с одним пилотом	Получение квалификационной отметки типа для вертолетов с несколькими пилотами в соответствии с Частью-FCL	(i)
CPL/IR(H)	< 500 часов в качестве PIC на вертолетах с одним пилотом	демонстрация знаний в области планирования полетов и летных характеристик согласно FCL.310 и FCL.615(b)	как в (4)(i)		(j)
CPL(H)	> 500 часов в качестве PIC на вертолетах с одним пилотом	квалификационная отметка в отношении ночного полета	CPL(H), с квалификационными отметками типа, ограниченными вертолетами с одним пилотом		(k)
CPL(H)	< 500 часов в качестве PIC на вертолетах с одним пилотом	квалификационная отметка в отношении ночного полета демонстрация знаний в области планирования полетов и летных характеристик согласно FCL.310	как в (4)(k)		(l)
CPL(H) Без квалификационной отметки в отношении ночного полета	> 500 часов в качестве PIC на вертолетах с одним пилотом		как в (4)(k) и ограничивается пилотированием в дневное время по VFR	Получение квалификационной отметки типа для вертолетов с несколькими пилотами в соответствии с Частью-FCL и	(m)
CPL(H) Без квалификацион	< 500 часов в качестве PIC на	демонстрация знаний в области	как в (4)(k) и ограничивается пилотированием в		(n)

ной отметки в отношении ночного полета	вертолетах с одним пилотом	планирования полетов и летных характеристик согласно FCL.310	дневное время по VFR	квалификационной отметкой в отношении ночного полета	
PPL/IR(H)	≥ 75 часов в соответствии с IFR		PPL/IR(H) (IR ограничена PPL)	Демонстрация знаний в области планирования полетов и летных характеристик согласно FCL.615(b)	(o)
PPL(H)	≥ 75 часов на вертолетах	демонстрация применения радионавигационных средств	PPL(H)		(p)
(*) Владельцы CPL, которые уже обладают квалификационной отметкой типа для вертолета с несколькими пилотами, могут не сдавать экзамен по теоретическим знаниям для ATPL(H), пока они продолжают выполнять полеты на том же самом типе вертолета, но им не предоставляется зачет теоретических знаний ATPL(H) для свидетельства Части-FCL . Если им требуется иная квалификационная отметка типа для другого типа вертолета с несколькими пилотами, они должны выполнить требования, указанные в колонке (3), строке (h)(i) таблицы.					

2. Сертификаты инструкторов

Сертификат инструктора, выданный государством в соответствии с национальными требованиями, должен быть преобразован в сертификат [Части-FCL](#) при условии, что заявитель выполняет следующие требования:

Национальный сертификат или обязанности	Опыт	Иные дополнительные требования	Получаемый сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	согласно требованиям Части-FCL к соответствующему сертификату		FI(H)/IRI(H)/TRI(H) (*)

Продление срока действия сертификата должно осуществляться в соответствии с требованиями, установленными в [Части-FCL](#).

3. Сертификат SFI

Сертификат SFI, выданный государством в соответствии с национальными требованиями,

должен быть преобразован в сертификат **Части-FCL** при условии, что его владелец выполняет следующие требования:

Национальный сертификат	Опыт	Иные дополнительные требования	Получаемый сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1000 часов в качестве пилота MPH	(i) владел или владеет Свидетельствами CPL, MPL или ATPL, выданными государством; (ii) прошел курс подготовки на летных тренажерах для получения соответствующей квалификационной отметки типа, в том числе курс MCC	SFI(H)
SFI(H)	3-летний опыт в качестве SFI, полученный в последнее время	прошел подготовку на летных тренажерах курса для получения соответствующей квалификационной отметки типа, в том числе курс MCC	SFI(H)

Продление срока действия сертификата должно осуществляться в соответствии с требованиями, установленными в **Части-FCL**.

4. Сертификат STI

Сертификат STI, выданный государством в соответствии с национальными требованиями указанного государства, может быть преобразован в сертификат **Части-FCL** при условии, что его владелец выполняет требования, установленные в таблице:

Национальный сертификат или обязанности	Опыт	Иные дополнительные требования	Получаемый сертификат Части-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 часов в качестве пилота на SPH	(i) владел или владеет свидетельством пилота, выданной государством; (ii) прошел проверку уровня профессиональной	STI(H)

		подготовки в соответствии с Дополнением 9 к Части-FCL на тренажере FSTD, соответствующем предполагаемой подготовке	
STI(H)	3-летний опыт в качестве STI, полученный в последнее время	прошел проверку уровня профессиональной подготовки в соответствии с Дополнением 9 к Части-FCL на тренажере FSTD, соответствующем предполагаемой подготовке	STI(H)

Продление срока действия сертификата должно осуществляться в соответствии с требованиями, установленными в [Части-FCL](#).

Приложение IV

[Часть-MED]

Подраздел А Общие требования

Раздел 1 Общие положения

MED.A.001 ОГА

Для целей настоящего Приложения (Часть-MED) ОГА является:

(a) для медицинских центров (AeMCs):

(1) орган, назначенный государством, в котором находится основное место деятельности AeMC;

(2) если AeMC расположен в третьей стране, Агентство;

(b) для медицинских экспертов (AMEs):

(1) орган, назначенный государством, в котором находится основное место деятельности AME;

(2) если основное место ведения деятельности AME находится в третьей стране, орган, назначенный государством, в котором авиамедицинский эксперт (AME) ходатайствует о выдаче сертификата AME;

(с) для врачей общей практики (GMPs), орган, назначенный государством, которого врач общей практики (GMP) уведомляет о своей деятельности;

(d) для врачей профессиональной медицины (ОНМР), которые оценивают пригодность кабинного экипажа по состоянию здоровья, орган, назначенный государством, который врач профессиональной медицины (ОНМР) уведомляет о своей деятельности.

MED.A.005 Сфера применения

Настоящее Приложение (Часть-MED) устанавливает требования относительно:

(a) выдачи, юридической действительности, продления срока действия и возобновления медицинского сертификата, необходимого для осуществления привилегий, предоставленных свидетельством пилота, или привилегий пилота-студента;

(b) пригодности кабинного экипажа по состоянию здоровья;

(с) сертификации медицинских экспертов (AMEs);

(d) квалификации врачей общей практики (GMPs) и врачей профессиональной медицины (ОНМР).

MED.A.010 Определения

Для целей настоящего Приложения (Часть-MED) применяются следующие определения:

- под термином **"ограничение"** понимается условие, указанное в медицинском сертификате, медицинском заключении для кабинного экипажа, которое должно выполняться при осуществлении привилегий свидетельства или привилегий удостоверения кабинного экипажа;

- под термином **"авиамедицинское обследование"** понимается осмотр, пальпация, перкуссия, аускультация или другие способы исследования в целях определения пригодности лица по состоянию здоровья для осуществления привилегий свидетельства или выполнения обязанностей кабинного экипажа по обеспечению безопасности;

- под термином **"авиамедицинская оценка"** понимается заключение относительно пригодности лица по состоянию здоровья, которое основывается на обследовании заявителя, проведенном согласно требованиям настоящего Приложения (Часть-MED), и дополнительных обследованиях и диагностических исследованиях в соответствии с клиническими показаниями;

- под термином **"серьезный"** понимается степень заболевания, последствия которого могут препятствовать безопасному выполнению привилегий свидетельства или обязанностей кабинного экипажа по обеспечению безопасности;

- под термином **"заявитель"** понимается лицо, ходатайствующее о получении медицинского сертификата или являющееся владельцем медицинского сертификата, которое проходит авиамедицинскую оценку в целях осуществления привилегий свидетельства или выполнения обязанностей кабинного экипажа по обеспечению безопасности;

- под термином **"медицинский анамнез"** понимается описание прошлых заболеваний, травм, лечения или других медицинских фактов или сведения о них, включая оценку/оценки непригодности по состоянию здоровья или ограничение медицинского сертификата, которые имеют или могут иметь отношение к текущему состоянию здоровья заявителя и к его медицинской пригодности;

- под термином **"свидетельствующий орган"** понимается ОГА государства-члена ЕС, который выдал свидетельство или к которому лицо обращается с ходатайством о выдаче свидетельства или, если лицо еще не обратилось с ходатайством о выдаче свидетельства, ОГА в соответствии с **FCL.001** Приложения I (Часть-FCL);

- под термином **"безопасный с точки зрения различения цвета"** понимается способность заявителя быстро распознавать цвета, используемые в аэронавигации, и правильно определять авиационные световые сигналы;

- под термином **"исследование"** понимается оценка предполагаемого патологического состояния заявителя посредством обследований и анализов для подтверждения наличия или отсутствия заболевания;

- под термином **"официальное медицинское заключение"** понимается заключение одного

или нескольких медицинских экспертов, принятых свидетельствующим органом, на основе объективных и недискриминационных критериев, для целей соответствующего случая и по согласованию со службами обеспечения полетов или другими экспертами, при необходимости, для которого может быть целесообразна оценка операционного риска;

- под термином **"злоупотребление веществами"** понимается использование летным экипажем одного или нескольких психотропных веществ таким образом, который в качестве альтернативы или совместно:

(а) представляет собой непосредственную опасность для пользователя или ставит под угрозу жизни, здоровье и благополучие других лиц;

(б) вызывает или усугубляет профессиональную, социальную, психическую или физическую проблему или расстройство;

- под термином **"психотропные вещества"** понимается алкоголь, опиоидные препараты, каннабиноиды, седативные и снотворные средства, кокаин, другие психостимулирующие средства, психодислептические вещества, летучие растворители, за исключением кофеина и табака;

- под термином **"ошибка рефракции глаза"** понимается установленное стандартными методами отклонение от эметропии, измеряемой в диоптриях в самом сильном аметропическом меридиане.

MED.A.015 Врачебная тайна

Все лица, участвующие в медицинских обследованиях, оценках и сертификации, должны гарантировать неукоснительное соблюдение врачебной тайны.

MED.A.020 Ограничения по состоянию здоровья

(а) Владельцы свидетельства не должны осуществлять обязанности своих свидетельства и соответствующих квалификационных отметок или сертификатов, а пилоты-студенты не должны выполнять самостоятельные полеты, если они:

(1) знают о любом ограничении по состоянию здоровья, вследствие чего они не могут благополучно осуществлять указанные обязанности;

(2) принимают или используют любые отпускаемые по рецепту или без рецепта лекарства, которые могут сказаться на безопасном осуществлении привилегий действительной свидетельства;

(3) проходят консервативное, хирургическое или иное лечение, которое может сказаться на безопасном осуществлении привилегий действительной свидетельства.

(б) В дополнение к этому, владельцы медицинского сертификата должны незамедлительно и до осуществления привилегий своей свидетельства обратиться за медицинской рекомендацией к AeMC, AME или GMP, в соответствующих случаях, если они:

(1) перенесли хирургическую операцию или подверглись инвазивной процедуре;

(2) начали регулярно принимать любые лекарства;

(3) получили любую серьезную травму, которая препятствует выполнению обязанностей члена летного экипажа;

(4) страдают серьезным заболеванием, которое препятствует выполнению обязанностей члена летного экипажа;

(5) находятся в положении;

(6) госпитализированы или направлены в медицинскую клинику;

(7) им впервые требуются корректирующие линзы.

(с) В случаях, указанных в [пункте \(б\)](#):

(1) владельцы медицинских сертификатов класса 1 и класса 2 должны обратиться за медицинской рекомендацией в авиамедицинский центр (AeMC) или к авиамедицинскому эксперту (AME). В указанном случае AeMC или AME должны оценить пригодность владельца свидетельства по состоянию здоровья и решить, способны ли они продолжить осуществление своих привилегий;

(2) владельцы медицинских сертификатов LAPL должны обратиться за медицинской рекомендацией в AeMC, к AME, или к врачу общей практики (GMP), который подписал медицинский сертификат. В указанном случае AeMC, AME или GMP должны оценить пригодность

владельца свидетельства по состоянию здоровья и решить, способны ли они продолжить осуществление своих привилегий.

(d) Члены кабинного экипажа не должны выполнять свои обязанности на борту воздушного судна и, при необходимости, не должны осуществлять обязанности своих удостоверений кабинного экипажа, если они знают о любом отклонении по состоянию здоровья, в той степени, в которой указанное состояние не позволяет им выполнять свои обязанности и обязательства по обеспечению безопасности.

(e) В дополнение к этому, члены кабинного экипажа, столкнувшиеся с медицинским состоянием, указанным в [пунктах \(1\) - \(5\) пункта \(b\)](#), должны без промедления обратиться за рекомендацией в AeMC, к АМЕ или к врачу профессиональной медицины (ОНМР), при необходимости. В указанном случае АМЕ, AeMC или ОНМР должны оценить пригодность членов кабинного экипажа по состоянию здоровья и решить, способны ли они продолжить выполнять свои обязанности по обеспечению безопасности.

MED.A.025 Обязанности AeMC, АМЕ, GMP и ОНМР

(a) При проведении медицинских обследований и медицинских оценок согласно настоящему Приложению (Часть-MED) авиамедицинский центр (AeMC), авиамедицинский эксперт (АМЕ), врач общей практики (GMP) и врач профессиональной медицины (ОНМР) должны:

(1) гарантировать, что общение с заявителем происходит без языкового барьера;

(2) уведомить заявителя о последствиях предоставления неполной, неточной или ложной информации о его медицинском анамнезе;

(3) уведомить свидетельствующий орган или в отношении владельцев удостоверения кабинного экипажа уведомить ОГА, если заявитель предоставляет неполную, неточную или ложную информацию в своем медицинском анамнезе;

(4) уведомить свидетельствующий орган, если заявитель отзывает запрос на получение медицинского сертификата на любом этапе процесса.

(b) После завершения медицинских обследований и оценки авиамедицинский центр (AeMC), авиамедицинский эксперт (АМЕ), врач общей практики (GMP) и врач профессиональной медицины (ОНМР) должны:

(1) сообщить заявителю о том, является ли он/она пригодным по состоянию здоровья или нет, или рекомендовать обратиться к медицинскому эксперту свидетельствующего органа, AeMC или АМЕ, при необходимости;

(2) проинформировать заявителя о любом ограничении, которое может препятствовать летной подготовке или осуществлению привилегий его/ее свидетельства или удостоверения кабинного экипажа, при необходимости;

(3) если заявитель был признан непригодным по состоянию здоровья, проинформировать его/ее о праве на пересмотр решения в соответствии с процедурами компетентного органа;

(4) в том, что касается заявителей на получение медицинского сертификата, незамедлительно предоставить медицинскому эксперту свидетельствующего органа подписанное или электронным образом заверенное заключение с подробными результатами медицинских обследований и оценок, требуемых для класса медицинского сертификата, и копию формы заявления, формы обследования и медицинского сертификата;

(5) проинформировать заявителя о его/ее обязанностях в случае ограничения по состоянию здоровья согласно [пункту MED.A.020](#).

(c) Если консультация с медицинским экспертом свидетельствующего органа требуется в соответствии с настоящим Приложением (Часть-MED), AeMC и АМЕ должны соблюдать процедуру, установленную ОГА.

(d) Медицинские центры (AeMCs), медицинские эксперты (AMEs), врачи общей практики (GMPs) и врачи профессиональной медицины (ОНМРs) должны вести учет всей подробной информации относительно медицинских обследований и оценок, проведенных в соответствии с настоящим Приложением (Часть-MED), и их результатов в течение не менее 10 лет или дольше,

если это предусмотрено национальным законодательством.

(е) Авиамедицинский центр (АеМС), авиамедицинский эксперт (АМЕ), врач общей практики (GMP) и врач профессиональной медицины (ОНМР) должны предоставить медицинскому эксперту компетентного органа по его требованию все медицинские заключения и сведения, а также любую другую информацию, если это необходимо для:

(1) медицинской сертификации;

(2) в целях надзора.

(f) АеМСs и АМЕs должны вносить данные в европейское авиамедицинское хранилище или обновлять их в соответствии с [пунктом \(d\) пункта ARA.MED.160](#).

Раздел 2

Требования, предъявляемые к медицинским сертификатам

MED.A.030 Медицинские сертификаты

(a) Пилот-студент может совершать самостоятельные полеты только, если он является владельцем медицинского сертификата, необходимого для получения соответствующей свидетельства.

(b) Заявитель на получение свидетельства в соответствии с [Приложением I](#) (Часть-FCL) должен владеть медицинским сертификатом, выданным в соответствии с настоящим Приложением (Часть-MED) и соответствующим запрашиваемым привилегиям свидетельства.

(c) При осуществлении привилегий:

(1) свидетельства пилота легкого воздушного судна (LAPL), свидетельства пилота аэростата (BPL), выданной в соответствии с Приложением III (Часть-BFCL) к [Регламенту](#) (ЕС) 2018/395 Европейской Комиссии, или свидетельства пилота планера (SPL), выданной в соответствии с [Приложением III](#) (Часть-SFCL) к Имплементационному Регламенту (ЕС) 2018/1976 Европейской Комиссии, - пилот должен владеть как минимум действительным медицинским сертификатом для LAPL;

(2) свидетельства частного пилота (PPL) - пилот должен владеть как минимум действительным медицинским сертификатом класса 2;

(3) BPL в целях:

(i) коммерческих пассажирских полетов на аэростате - пилот должен владеть как минимум действительным медицинским сертификатом класса 2;

(ii) коммерческих перевозок, не связанных с коммерческими пассажирскими полетами на аэростате, более чем с 4 людьми на борту воздушного судна, - пилот должен владеть как минимум действительным медицинским сертификатом класса 2;

(4) SPL в целях коммерческих полетов на планерах, кроме указанных в [Статье 3\(2\)](#) Имплементационного Регламента (ЕС) 2018/1976 Европейской Комиссии, - пилот должен владеть как минимум действительным сертификатом класса 2;

(5) свидетельства пилота коммерческой авиации (CPL), свидетельства пилота многочисленного экипажа (MPL) или свидетельства линейного пилота авиакомпании (ATPL) - пилот должен владеть действительным медицинским сертификатом класса 1.

(d) Если Свидетельство PPL или LAPL дополняется квалификационной отметкой в отношении ночного полета, владелец свидетельства должен уметь различать цвета.

(e) Если Свидетельство PPL дополняется квалификационной отметкой относительно права пилотирования по приборам или квалификационной отметкой о допуске к полетам по приборам по маршруту, владелец должен пройти аудиометрическое исследование с помощью чистых тонов в соответствии с периодичностью и стандартом, которые требуются для владельцев медицинского сертификата класса 1.

(f) Владелец свидетельства не должен в отдельно взятый промежуток времени обладать

более чем одним медицинским сертификатом, выданным в соответствии с настоящим Приложением (Часть-MED).

MED.A.035 Заявление на получение медицинского сертификата

(а) Заявления на получение медицинского сертификата должны быть выполнены в формате, установленном ОГА.

(б) Заявители на получение медицинского сертификата должны представить AeMC, АМЕ или GMP, в соответствующем случае:

(1) документ, удостоверяющий личность;

(2) подписанную декларацию:

(i) о медицинских фактах относительно их медицинского анамнеза;

(ii) относительно того, подавали ли они ранее заявление на получение медицинского сертификата или проходили ли они прежде авиамедицинское обследование на получение медицинского сертификата и, если проходили, у кого и с какими результатами;

(iii) относительно того, признавались ли они когда-либо непригодными по состоянию здоровья или был ли их медицинский сертификат приостановлен или отменен.

(с) Если заявитель ходатайствует о продлении срока действия или возобновлении медицинского сертификата, он должен предъявить указанный медицинский сертификат AeMC, АМЕ или GMP, при необходимости, до начала соответствующих медицинских обследований.

MED.A.040 Выдача, продление срока действия и возобновление медицинских сертификатов

(а) Медицинский сертификат должен быть выдан, срок его действия продлен или возобновлен сразу после завершения необходимых медицинских обследований и оценок, в соответствующих случаях, и после того, как заявитель будет признан пригодным по состоянию здоровья.

(б) Первоначальная выдача

(1) Медицинские сертификаты класса 1 должны выдаваться авиамедицинским центром (AeMC).

(2) Медицинские сертификаты класса 2 должны выдаваться AeMC или авиамедицинским экспертом (АМЕ).

(3) Медицинские сертификаты для LAPL должны выдаваться AeMC или АМЕ. Они могут также выдаваться врачом общей практики (GMP), если это предусмотрено национальным законодательством государства-члена ЕС свидетельствующего органа, в который было подано заявление о выдаче медицинского сертификата.

(с) Продление срока действия и возобновление

(1) Медицинские сертификаты класса 1 и класса 2 должны продляться и возобновляться AeMC или АМЕ.

(2) Медицинские сертификаты для LAPL должны продляться и возобновляться AeMC или АМЕ. Они также могут продляться или возобновляться GMP, если это предусмотрено национальным законодательством государства-члена ЕС свидетельствующего органа, в который было подано заявление о выдаче медицинского сертификата.

(d) Авиамедицинский центр (AeMC), авиамедицинский эксперт (АМЕ) или врач общей практики (GMP) должны выдавать, продлять срок действия или возобновлять медицинский сертификат только, если соблюдены оба следующих условия:

(1) заявитель представил им медицинский анамнез и по требованию AeMC, АМЕ или GMP результаты медицинских обследований и анализов, проведенных врачом заявителя или другим врачом-специалистом;

(2) AeMC, АМЕ или GMP провели авиамедицинскую оценку на основе медицинских обследований и анализов, требуемых для соответствующего медицинского сертификата, для подтверждения того, что заявитель выполняет все соответствующие требования настоящего Приложения (Часть-MED).

(е) При наличии клинических или эпидемиологических показаний АМЕ, AeMC или, в

случае направления, медицинский эксперт свидетельствующего органа может потребовать от заявителя до выдачи, продления срока действия или возобновления медицинского сертификата пройти дополнительные медицинские обследования и исследования.

(f) Медицинский эксперт свидетельствующего органа может выдать или повторно выдать медицинский сертификат.

MED.A.045 Срок действия, продление срока действия и возобновление медицинских сертификатов

(a) Срок действия

(1) Медицинские сертификаты класса 1 действительны в течение 12 месяцев.

(2) Путем частичного отступления от [пункта \(1\)](#) срок действия медицинских сертификатов класса 1 должен составлять 6 месяцев для владельцев свидетельства, которые:

(i) участвуют в коммерческих воздушных перевозках пассажиров на воздушных судах с одним пилотом и достигли возраста 40 лет;

(ii) достигли возраста 60 лет.

(3) Медицинские сертификаты класса 2 действительны в течение:

(i) 60 месяцев, пока владельцу свидетельства не исполнится 40 лет. Срок действия медицинского сертификата, выданного до достижения 40-летнего возраста, заканчивается после того, как владельцу свидетельства исполнится 42 года;

(ii) 24 месяцев для владельцев свидетельства в возрасте между 40 и 50 годами. Срок действия медицинского сертификата, выданного до достижения 50-летнего возраста, заканчивается после того, как владельцу свидетельства исполнится 51 год;

(iii) 12 месяцев для владельцев свидетельства старше 50 лет.

(4) Медицинские сертификаты для LAPL действительны в течение:

(i) 60 месяцев, пока владельцу свидетельства не исполнится 40 лет. Срок действия медицинского сертификата, выданного до достижения 40-летнего возраста, заканчивается после того, как владельцу свидетельства исполнится 42 года;

(ii) 24 месяцев для владельцев свидетельства старше 40 лет.

(5) Срок действия медицинского сертификата, в том числе любых соответствующих обследований или специальных исследований, должен рассчитываться с момента медицинского обследования в случае первоначальной выдачи и возобновления, а также с момента истечения срока действия предыдущего медицинского свидетельства в случае продления срока его действия.

(b) Продление срока действия

Медицинские обследования и оценки, при необходимости, для продления срока действия медицинского сертификата могут проводиться максимум за 45 дней до истечения срока действия медицинского сертификата.

(c) Возобновление

(1) Если владелец медицинского сертификата не выполняет [пункт \(b\)](#), требуется обследование и оценка, при необходимости, для возобновления сертификата.

(2) В том, что касается медицинских сертификатов класса 1 и класса 2:

(i) если срок действия медицинского сертификата истек менее 2 лет назад, необходимо провести плановое авиамедицинское обследование для продления срока его действия;

(ii) если срок действия медицинского сертификата истек более 2 лет назад, но менее 5 лет назад, AeMC или AME должны провести авиамедицинское обследование в целях возобновления после оценки медицинской документации заявителя;

(iii) если срок действия медицинского сертификата истек более 5 лет назад, должны применяться требования медицинского обследования, предъявляемые к первоначальной выдаче, при этом оценка должна основываться на требованиях, предъявляемых к продлению срока действия.

(3) В том, что касается медицинских сертификатов для LAPL, AeMC, AME или GMP должны оценить медицинский анамнез заявителя и провести медицинские обследования и оценки,

при необходимости, в соответствии с [пунктами MED.B.005](#) и [MED.B.095](#).

MED.A.046 Приостановление действия или отмена медицинских сертификатов

(a) Действие медицинского сертификата может быть приостановлено или отменено свидетельствующим органом.

(b) После приостановления действия медицинского сертификата владелец должен вернуть медицинский сертификат свидетельствующему органу по его требованию.

(c) После отмены медицинского сертификата владелец должен незамедлительно вернуть медицинский сертификат свидетельствующему органу.

MED.A.050 Передача на рассмотрение

(a) Если заявитель на получение медицинского сертификата класса 1 или класса 2 направлен к медицинскому эксперту свидетельствующего органа в соответствии с [пунктом MED.B.001](#), авиамедицинский центр (АеМС) или авиамедицинский эксперт (АМЕ) должен передать всю соответствующую медицинскую документацию свидетельствующему органу.

(b) Если заявитель на получение медицинского сертификата для LAPL направлен к АМЕ или в АеМС в соответствии с [пунктом MED.B.001](#), врач общей практики (GMP) должен передать всю соответствующую медицинскую документацию в АеМС или АМЕ.

Подраздел В

Требования, предъявляемые к медицинским сертификатам пилотов

Раздел 1

Общие положения

MED.B.001 Ограничения медицинских сертификатов

(a) Ограничения медицинских сертификатов класса 1 и класса 2

(1) Если заявитель не выполняет в полном объеме требования, предъявляемые к соответствующему классу медицинского сертификата, но при этом безопасное осуществление привилегий применяемой свидетельства не ставится под угрозу, авиамедицинский центр (АеМС) или авиамедицинский эксперт (АМЕ) должен:

(i) в отношении заявителей на получение медицинского сертификата класса 1, решение о пригодности заявителя по состоянию здоровья передать медицинскому эксперту свидетельствующего органа согласно настоящему Подразделу;

(ii) в случае если передача на рассмотрение медицинскому эксперту свидетельствующего органа не предусмотрена в настоящем Подразделе, оценить способность заявителя надежно исполнять свои обязанности, с учетом одного или нескольких ограничений, указанных в медицинском сертификате, и выдать медицинский сертификат с необходимым ограничением/ограничениями;

(iii) в отношении заявителей на получение медицинского сертификата класса 2, оценить по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа согласно настоящему Подразделу способность заявителя надежно исполнять свои обязанности, с учетом одного или нескольких ограничений, указанных в медицинском сертификате, и выдать медицинский сертификат с необходимым ограничением/ограничениями;

(2) Авиамедицинский центр (АеМС) или авиамедицинский эксперт (АМЕ) может продлить срок действия или возобновить медицинский сертификат с тем же самым ограничением/ограничениями, не направляя медицинскому эксперту свидетельствующего органа или не консультируясь с ним.

(b) Ограничения медицинских сертификатов для LAPL

(1) Если врач общей практики (GMP) после внимательного изучения медицинского анамнеза

заявителя приходит к заключению, что заявитель на получение медицинского сертификата для LAPL в полном объеме не удовлетворяет требованиям о пригодности по состоянию здоровья, он должен направить заявителя в АеМС или к АМЕ, за исключением случаев, когда заявителю требуется ограничение/ограничения, связанные с использованием корректирующих линз или со сроком действия медицинского сертификата.

(2) Если заявитель на получение медицинского сертификата для LAPL был направлен в соответствии с [пунктом \(1\)](#) в АеМС или к АМЕ, они, принимая во внимание положения [пунктов MED.B.005](#) и [MED.B.095](#), должны оценить способность заявителя надежно исполнять свои обязанности с учетом одного или нескольких ограничений, указанных в медицинском сертификате, и выдать медицинский сертификат с необходимым ограничением/ограничениями. Авиамедицинский центр (АеМС) или авиамедицинский эксперт (АМЕ) всегда должны учитывать необходимость запрета заявителю перевозить пассажиров (ограничение на полет с пассажирами, OPL).

(3) Врач общей практики (GMP) может продлить срок действия или возобновить медицинский сертификат для LAPL с тем же самым ограничением, не направляя заявителя в АеМС или к АМЕ.

(c) При оценке необходимости ограничения следует принимать во внимание:

(1) указывает ли официальное медицинское заключение на то, что при определенных обстоятельствах неспособность заявителя выполнить установленное в цифрах или иным образом требование таково, что осуществление привилегий запрашиваемой свидетельства не оказывает отрицательного влияния на безопасность полета;

(2) способности, навыки и опыт заявителя, необходимые для осуществления деятельности.

(d) Коды для ограничения деятельности

(1) Ограничение на пилотирование несколькими пилотами (OML - только класс 1)

(i) Если владелец CPL, ATPPL или MPL в полном объеме не выполняет требования, предъявляемые к медицинскому сертификату класса 1, и направлен к медицинскому эксперту свидетельствующего органа, указанный медицинский эксперт должен оценить, может ли медицинский сертификат быть выдан с ограничением OML (действителен только в качестве квалифицированного второго пилота или с квалифицированным вторым пилотом).

(ii) Владелец медицинского сертификата с ограничением OML может пилотировать воздушное судно только совместно с другим пилотом, если указанный другой пилот обладает квалификацией для пилотирования соответствующего типа или класса воздушного судна, не имеет ограничения OML и не достиг возраста 60 лет.

(iii) Только медицинский эксперт свидетельствующего органа может наложить и снять ограничение OML для медицинских сертификатов класса 1.

(2) Ограничение на пилотирование с дублирующим пилотом (OSL - класс 2 и обязанности LAPL)

(i) Владелец медицинского сертификата с ограничением OSL может пилотировать воздушное судно только совместно с другим в полной мере квалифицированным пилотом, который выполняет функцию первого пилота на соответствующем классе или типе воздушного судна, и только если воздушное судно оснащено системой двойного управления и другой пилот берет на себя управление.

(ii) Ограничение OSL для медицинских сертификатов класса 2 может быть наложено и снято медицинским экспертом свидетельствующего органа, или АеМС, или АМЕ по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа.

(iii) Ограничение OSL для медицинских сертификатов относительно LAPL может быть наложено и снято медицинским экспертом свидетельствующего органа, АеМС или АМЕ.

(3) Ограничение на полет с пассажирами (OPL - класс 2 и обязанности LAPL)

(i) Владелец медицинского сертификата с ограничением OPL должен пилотировать воздушное судно, на борту которого не находятся пассажиры.

(ii) Ограничение OPL для медицинских сертификатов класса 2 может быть наложено и снято медицинским экспертом свидетельствующего органа, или AeMC, или AME по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа.

(iii) Ограничение OPL для медицинских сертификатов относительно LAPL может быть наложено и снято медицинским экспертом свидетельствующего органа, AeMC или AME.

(4) Оперативное ограничение на пилотирование (ORL - класс 2 и обязанности LAPL)

(i) Владелец медицинского сертификата с ограничением ORL должен пилотировать воздушное судно только, если соблюдены два следующих условия:

(A) на борту воздушного судна находится другой в полной мере квалифицированный пилот, способный выполнять функцию первого пилота на соответствующем классе или типе воздушного судна, воздушное судно оснащено системой двойного управления и другой пилот берет на себя управление;

(B) на борту воздушного судна нет пассажиров.

(ii) Ограничение ORL для медицинских сертификатов класса 2 может быть наложено и снято медицинским экспертом свидетельствующего органа, или AeMC, или AME по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа.

(iii) Ограничение ORL для медицинских сертификатов относительно LAPL может быть наложено и снято медицинским экспертом свидетельствующего органа, AeMC или AME.

(5) Особое ограничение, как предусмотрено (SSL)

Ограничение SSL в медицинском сертификате должно сопровождаться описанием ограничения.

(e) Любое другое ограничение может быть наложено на владельца медицинского сертификата медицинским экспертом свидетельствующего органа, AeMC, AME или GMP, если это требуется для обеспечения безопасности полета.

(f) Любое ограничение, наложенное на владельца медицинского сертификата, должно быть указано в сертификате.

MED.V.005 Общие медицинские требования

Заявители на получение медицинского сертификата должны пройти оценку в соответствии с подробными медицинскими требованиями, установленными в [Разделах 2 и 3](#).

В дополнение к этому они должны быть признаны непригодными по состоянию здоровья, если у них имеются следующие заболевания, которые подразумевают определенную степень функциональной недееспособности, которая может сказаться на безопасном осуществлении привилегий запрашиваемой свидетельства или может привести к тому, что заявитель утратит способность осуществлять указанные обязанности:

(a) врожденные или приобретенные аномалии;

(b) активно текущие, латентные, острые или хронические заболевания или инвалидность;

(c) раны, травмы или послеоперационные осложнения;

(d) воздействие или побочное действие отпускаемых по рецепту и без рецепта лекарственных средств, принимаемых в терапевтических, диагностических или превентивных целях.

Раздел 2

Медицинские требования для медицинских сертификатов класса 1 и класса 2

MED.V.010 Сердечно-сосудистая система

(a) Обследование

(1) Проведение стандартной электрокардиограммы (ЭКГ) в состоянии покоя в 12 отведениях и составление заключения осуществляются при клиническом показании и:

(i) для медицинского сертификата класса 1, при первичном обследовании, затем каждые 5

лет до достижения возраста 30 лет, каждые 2 года до достижения 40 лет, ежегодно до достижения 50 лет, а также при всех обследованиях для продления срока действия или возобновления сертификата;

(ii) для медицинского сертификата класса 2, при первичном обследовании, при первом обследовании после достижения возраста 40 лет и при первом обследовании после достижения возраста 50 лет, а также каждые два года впоследствии.

(2) При наличии клинических показаний требуется проведение расширенного обследования сердечно-сосудистой системы.

(3) Для медицинского сертификата класса 1 расширенное обследование сердечно-сосудистой системы должно проводиться при первом обследовании продления срока действия или возобновления сертификата после достижения возраста 65 лет и каждые 4 года впоследствии.

(4) Для медицинского сертификата класса 1, определение липиды сыворотки крови, в том числе уровня холестерина, требуется при первичном обследовании и при первом обследовании после достижения возраста 40 лет.

(b) Сердечно-сосудистая система - Общие положения

(1) Заявители на получение медицинского сертификата класса 1 должны быть признаны непригодными по состоянию здоровья, если у них обнаружено следующее заболевание:

(i) аневризма торакальной или надпочечной брюшной аорты, до хирургического вмешательства;

(ii) серьезное функциональное или симптоматическое нарушение работы сердечных клапанов;

(iii) трансплантация сердца или сердца/легкого;

(iv) симптоматическая гипертрофическая кардиомиопатия.

(2) Перед последующим рассмотрением их заявления заявители на получение медицинского сертификата класса 1 с установленным медицинским анамнезом или диагнозом должны направляться к медицинскому эксперту свидетельствующего органа, если у них обнаружено следующее заболевание:

(i) заболевание периферических артерий, до или после хирургического вмешательства;

(ii) аневризма торакальной или надпочечной брюшной аорты, после хирургического вмешательства;

(iii) аневризма инфраренальной части брюшной аорты до или после хирургического вмешательства;

(iv) несерьезные функциональные изменения сердечных клапанов;

(v) после операции на сердечном клапане;

(vi) изменение перикарда, миокарда и эндокарда;

(vii) врожденные аномалии сердца, до или после реконструктивной операции;

(viii) парасимпатический сосудистый обморок неопределенной причины;

(ix) артериальный или венозный тромбоз;

(x) эмболия легочной артерии;

(xi) нарушение работы сердечно-сосудистой системы, требующее систематической антикоагулянтной терапии.

(3) Заявители на получение медицинского сертификата класса 2 с установленным диагнозом одного из состояний, указанных в [пунктах \(1\) и \(2\)](#), должны пройти обследование у кардиолога, прежде чем по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа они могут быть признаны пригодными по состоянию здоровья.

(4) Заявители с заболеваниями сердца, отличными от заболеваний, указанных в [пунктах \(1\) и \(2\)](#), могут быть признаны пригодными согласно удовлетворительному кардиологическому обследованию.

(c) Артериальное давление

(1) Измерение артериального давления заявителей должно проводиться на каждом

обследовании.

(2) Заявители, артериальное давление которых не находится в пределах нормы, должны пройти дополнительную оценку с учетом состояния их сердечно-сосудистой системы и лечения для определения того, должны ли они быть признаны непригодными в соответствии с [пунктами \(3\) и \(4\)](#).

(3) Заявители на получение медицинского сертификата класса 1 с любым следующим заболеванием признаются непригодными по состоянию здоровья:

(i) симптоматическая гипотензия;

(ii) артериальное давление во время обследования превышает 160 мм ртутного столба (систолическое) или 95 мм ртутного столба (диастолическое) с проводимым лечением или без него.

(4) Заявители, которые начали применение лекарственных средств для контроля за артериальным давлением, должны быть признаны непригодными по состоянию здоровья до тех пор, пока не будет установлено отсутствие серьезного побочного действия.

(d) Ишемическая болезнь сердца

(1) Перед последующим рассмотрением их заявления заявители на получение медицинского сертификата класса 1 с любым следующим заболеванием должны быть направлены к медицинскому эксперту свидетельствующего органа и должны пройти кардиологическое обследование для того, чтобы исключить миокардиальную ишемию:

(i) подозрение на миокардиальную ишемию;

(ii) бессимптомная незначительная ишемическая болезнь сердца, не требующая антиангинального лечения.

(2) Перед последующим рассмотрением их заявления заявители на получение медицинского сертификата класса 2 с любым заболеванием, указанным в [пункте \(1\)](#), должны пройти удовлетворительное кардиологическое обследование.

(3) Заявители признаются непригодными по состоянию здоровья, если у них наблюдается одно из следующих заболеваний:

(i) миокардиальная ишемия;

(ii) ишемическая болезнь сердца с клиническими проявлениями;

(iii) симптомы ишемического заболевания сердца, контролируемые лекарственной терапией.

(4) Заявители на первую выдачу медицинского сертификата класса 1 с медицинским анамнезом или диагнозом любого следующего заболевания признаются непригодными по состоянию здоровья:

(i) миокардиальная ишемия;

(ii) инфаркт миокарда;

(iii) реваскуляризация или стентирование относительно ишемической болезни сердца.

(5) Перед последующим рассмотрением их заявления заявители на получение медицинского сертификата класса 2, которые после инфаркта миокарда или после хирургического вмешательства для лечения ишемической болезни сердца не обнаруживают симптомов, должны пройти кардиологическое обследование с удовлетворительным результатом, по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа. Заявители на продление срока действия медицинского сертификата класса 1 должны быть направлены к медицинскому эксперту свидетельствующего органа.

(e) Нарушение сердечного ритма/проводимости

(1) Заявители с любым следующим заболеванием должны быть признаны непригодными по состоянию здоровья:

(i) синоатриальное функциональное нарушение с клиническими проявлениями;

(ii) полная атриовентрикулярная блокада;

(iii) удлинение интервала QT с клиническими проявлениями;

(iv) автоматическая имплантируемая система дефибрилляции;

(v) кардиостимулятор, прерывающий желудочковую тахикардию.

(2) Перед последующим рассмотрением их заявления заявителя на получение медицинского сертификата класса 1, имеющие любые серьезные нарушения сердечной проводимости или ритма, в том числе следующие заболевания, должны быть направлены к медицинскому эксперту свидетельствующего органа:

- (i) нарушение наджелудочкового ритма, включая периодическую или постоянную синоатриальную дисфункцию, мерцательная аритмия и/или предсердное трепетание и бессимптомное прекращение активности синусового узла;
- (ii) полная блокада левой ножки предсердно-желудочкового пучка;
- (iii) атриовентрикулярная блокада типа Мобитц 2;
- (iv) тахикардия с расширенным/узким комплексом QRS;
- (v) преждевременное возбуждение желудочков;
- (vi) бессимптомное удлинение интервала QT;
- (vii) синдром Бругада, отмечаемый при проведении электрокардиографического исследования.

(3) Перед последующим рассмотрением их заявления заявителя на получение медицинского сертификата класса 2, имеющие одно из заболеваний, указанных в [пункте \(2\)](#), должны пройти кардиологическое обследование с удовлетворительным результатом по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа.

(4) Заявители с любым следующим заболеванием могут быть признаны пригодными при удовлетворительном результате кардиологического обследования и при отсутствии любых других патологий:

- (i) неполная блокада ветви предсердно-желудочкового пучка;
- (ii) полная блокада правой ножки предсердно-желудочкового пучка;
- (iii) стабильное отклонение электрической оси сердца влево;
- (iv) бессимптомная синусовая брадикардия;
- (v) бессимптомная синусовая тахикардия;
- (vi) бессимптомные изолированные однородные наджелудочковые или желудочковые экстрасистолы;
- (vii) АВ-блокада первой степени;
- (viii) атриовентрикулярная блокада типа Мобитц 1.

(5) Заявители, имеющие в анамнезе следующие медицинские состояния, должны пройти кардиологическое обследование с удовлетворительным результатом, прежде чем они будут признаны пригодными по состоянию здоровья:

- (i) абляция терапия;
- (ii) имплантация электрокардиостимулятора.

Такие заявители на получение медицинского сертификата класса 1 должны быть направлены к медицинскому эксперту свидетельствующего органа. Указанные заявители на получение медицинского сертификата класса 2 проходят оценку по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа.

MED.B.015 Система органов дыхания

(a) Заявители с серьезным нарушением функции легких должны быть признаны непригодными по состоянию здоровья. Однако они могут быть признаны пригодными после удовлетворительного восстановления функции легких в результате лечения.

(b) Заявители на получение медицинского сертификата класса 1 должны пройти морфологические и функциональные исследования легких при первичном обследовании и при наличии клинических показаний.

(c) Заявители на получение медицинского сертификата класса 2 должны пройти морфологические и функциональные исследования легких при наличии клинических показаний.

(d) Заявители с анамнезом или установленным диагнозом следующих заболеваний должны пройти обследование системы органов дыхания с удовлетворительным результатом до

рассмотрения вопроса о признании их пригодными по состоянию здоровья:

- (1) бронхиальная астма, требующая лекарственной терапии;
- (2) активно текущее воспалительное заболевание системы органов дыхания;
- (3) активно текущий саркоидоз;
- (4) пневмоторакс;
- (5) синдром апноэ во время сна;
- (6) обширное торакальное хирургическое вмешательство;
- (7) пульмонэктомия;
- (8) хроническое обструктивное заболевание легких.

Перед последующим рассмотрением их заявления заявители с установленным диагнозом любого заболевания, указанного в [пунктах \(3\) и \(5\)](#), должны пройти кардиологическое обследование с удовлетворительным результатом.

(е) Авиамедицинская оценка

(1) Заявители на получение медицинского сертификата класса 1 с любым из медицинских состояний, определенных в [пункте \(d\)](#), должны направляться к медицинскому эксперту свидетельствующего органа.

(2) Заявители на получение медицинского сертификата класса 2 с любым из медицинских состояний, определенных в [пункте \(d\)](#), проходят оценку по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа.

(f) Заявители на получение медицинского сертификата класса 1, подвергшиеся пульмонэктомии, признаются непригодными по состоянию здоровья.

MED.V.020 Система органов пищеварения

(a) Заявители с любыми осложнениями после болезни или хирургического вмешательства в области пищеварительного тракта или прилежащих органов, которые могут привести к недееспособности при выполнении полета, в частности, любая обструкция в результате стриктуры или сдавливания, признаются непригодными по состоянию здоровья.

(b) Заявители, у которых имеются грыжи, которые могут привести к недееспособности, признаются непригодными по состоянию здоровья.

(c) Заявители с любым следующим нарушением функции желудочно-кишечного тракта могут быть признаны пригодными по состоянию здоровья после успешного лечения или полного выздоровления после операции и прохождения гастроэнтерологического обследования с удовлетворительными результатами:

- (1) с рецидивным диспептическим расстройством, требующим лекарственной терапии;
- (2) с панкреатитом;
- (3) с желчнокаменной болезнью с клиническими проявлениями;
- (4) с установленным диагнозом или анамнезом хронического воспаления кишечника;
- (5) после хирургической операции на желудочно-кишечном тракте или прилежащих органах, в том числе хирургическое вмешательство, включающее в себя полное или частичное иссечение или отведение любого из указанных органов.

(d) Авиамедицинская оценка

(1) Заявители на получение медицинского сертификата класса 1 с диагнозом любого медицинского состояния, определенного в [пунктах \(2\), \(4\) и \(5\) пункта \(c\)](#), должны направляться к медицинскому эксперту свидетельствующего органа.

(2) Заявители на получение медицинского сертификата класса 2 с диагнозом медицинского состояния, определенного в [пункте \(2\) пункта \(c\)](#), должны проходить оценку на пригодность по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа.

MED.V.025 Метаболическая и эндокринная системы

(a) Заявители с метаболическими, эндокринными функциональными нарушениями или функциональными нарушениями питания могут быть признаны пригодными по состоянию здоровья, при условии ярко выраженной стабильности состояния и прохождения медицинского

обследования с удовлетворительными результатами.

(b) Сахарный диабет

(1) Заявители, страдающие сахарным диабетом и принимающие инсулин, признаются непригодными по состоянию здоровья.

(2) Заявители, страдающие сахарным диабетом и не принимающие инсулин, признаются непригодными по состоянию здоровья, помимо случаев, когда было доказано достижение контролируемого уровня сахара крови.

(c) Авиамедицинская оценка

(1) Заявители на получение медицинского сертификата класса 1, которым требуются лекарства для контроля уровня сахара крови, отличные от инсулина, должны направляться к медицинскому эксперту свидетельствующего органа.

(2) Заявители на получение медицинского сертификата класса 2, которым требуются лекарства для контроля уровня сахара крови, отличные от инсулина, проходят оценку на пригодность по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа.

MED.V.030 Гематология

(a) Заявители на получение медицинского сертификата класса 1 подлежат проверке уровня гемоглобина на каждом авиамедицинском обследовании.

(b) Заявители с гематологическим заболеванием могут быть признаны пригодными по состоянию здоровья при условии прохождения медицинского обследования с удовлетворительными результатами.

(c) Заявители на получение медицинского сертификата класса 1 должны направляться к медицинскому эксперту свидетельствующего органа, если у них наблюдается одно из следующих заболеваний крови:

(1) дисгемоглобин, в том числе, среди прочего, анемия, эритроцитемия или гемоглобинопатия;

(2) серьезная гипертрофия лимфатической системы;

(3) гипертрофия селезенки;

(4) нарушение свертываемости крови, геморрагические или тромботические нарушения;

(5) лейкомия.

(d) Заявители на получение медицинского сертификата класса 2, имеющие одно из заболеваний крови, указанных в [пунктах \(4\) и \(5\) пункта \(c\)](#), должны пройти оценку на пригодность по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа.

MED.V.035 Мочеполовая система

(a) Общий анализ мочи является частью каждого медицинского обследования. Заявители должны признаваться непригодными по состоянию здоровья, если в их моче содержатся атипичные элементы, имеющие патологическое значение, что может повлечь за собой определенную степень функциональной недееспособности, которая может поставить под угрозу безопасное осуществление привилегий свидетельства или может привести к тому, что заявитель внезапно утратит способность осуществлять указанные обязанности.

(b) Заявители с любыми последствиями заболевания или хирургических операций в области мочеполовой системы, которые могут привести к недееспособности, в частности любая обструкция в результате стриктуры или сдавливания, признаются непригодными по состоянию здоровья.

(c) Заявители с любым следующим диагнозом или медицинским анамнезом могут быть признаны пригодными по состоянию здоровья в соответствии с удовлетворительным урологическим обследованием, в соответствующих случаях:

(1) заболевание почек;

(2) один или несколько камней в почках или анамнез почечной колики.

(d) Заявители, которые подверглись обширной хирургической операции в области мочевыделительной системы, включающей в себя полное или частичное иссечение или отведение ее органов, признаются непригодными по состоянию здоровья. Однако после полного

выздоровления они могут быть признаны пригодными.

(е) Заявители на получение медицинского сертификата класса 1, указанные в [пунктах \(с\) и \(d\)](#), должны быть направлены к медицинскому эксперту свидетельствующего органа.

MED.V.040 Инфекционные заболевания

(а) Заявители должны признаваться непригодными по состоянию здоровья, если у них имеется клинический диагноз или медицинский анамнез любого инфекционного заболевания, которое может поставить под угрозу безопасное осуществление привилегий свидетельства.

(b) Заявители, инфицированные ВИЧ, могут быть признаны пригодными по состоянию здоровья при условии прохождения медицинского обследования с удовлетворительными результатами. Такие заявители на получение медицинского сертификата класса 1 должны быть направлены к медицинскому эксперту свидетельствующего органа.

MED.V.045 Акушерство и гинекология

(а) Заявители, которые подверглись обширной гинекологической операции, признаются непригодными по состоянию здоровья. Однако после полного выздоровления они могут быть признаны пригодными.

(b) Беременность

(1) В случае беременности, заявитель может продолжать осуществлять свои обязанности до конца двадцать шестой недели беременности только, если авиамедицинский центр (АеМС) или авиамедицинский эксперт (АМЕ) считает, что она способна осуществлять обязанности.

(2) В том, что касается владельцев медицинского сертификата класса 1, находящихся в положении, необходимо применять ограничение OML. Безотносительно [пункта MED.V.001](#) в указанном случае ограничение OML может быть наложено и снято АеМС или АМЕ.

(3) Заявитель может возобновить осуществление своих привилегий после полного выздоровления по окончании беременности.

MED.V.050 Опорно-двигательный аппарат

(а) Заявители, которые не обладают достаточным ростом в положении сидя, не имеют соответствующую длину руки и ноги и не обладают соответствующей мышечной силой для безопасного осуществления привилегий свидетельства, должны быть признаны непригодными по состоянию здоровья. Однако, если рост в положении сидя, длина руки и ноги и мышечная сила достаточны для безопасного осуществления привилегий в отношении определенного типа воздушного судна, что может быть продемонстрировано, при необходимости, посредством медицинского летного испытания или летного испытания на тренажере, заявитель может быть признан пригодным по состоянию здоровья, его обязанности должны быть соответствующим образом ограничены.

(b) Заявители, которые удовлетворительным образом функционально не используют опорно-двигательный аппарат для безопасного осуществления привилегий свидетельства, должны быть признаны непригодными по состоянию здоровья. Однако, если функциональное использование опорно-двигательного аппарата является достаточным для безопасного осуществления привилегий в отношении определенного типа воздушного судна, что может быть продемонстрировано, при необходимости, посредством медицинского летного испытания или летного испытания на тренажере, заявитель может быть признан пригодным по состоянию здоровья, его обязанности должны быть соответствующим образом ограничены.

(с) В случае возникновения сомнений в связи с оценками, указанными в [пунктах \(а\) и \(b\)](#), заявители на получение медицинского сертификата класса 1 должны быть направлены к медицинскому эксперту свидетельствующего органа, а заявители на получение медицинского сертификата класса 2 должны пройти оценку по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа.

MED.V.055 Психическое здоровье

(а) Комплексная оценка психического здоровья должна являться частью первичного медицинского обследования для класса 1.

(b) Проверка на наркотики и алкоголь должна являться частью первичного медицинского обследования для класса 1.

(c) Заявители с психическим расстройством и расстройством поведения в результате потребления алкоголя или использования/неправильного использования иных психотропных веществ признаются непригодными по состоянию здоровья вплоть до выздоровления и прекращения приема психотропных веществ, при условии прохождения психиатрической экспертизы с удовлетворительными результатами после успешного лечения.

(d) Заявители с клиническим диагнозом или подтвержденным медицинским анамнезом любого следующего психического расстройства должны пройти психиатрическую экспертизу с удовлетворительным результатом, прежде чем они могут быть признаны пригодными по состоянию здоровья:

- (1) аффективное расстройство;
- (2) невротическое расстройство;
- (3) расстройство личности;
- (4) психическое расстройство или расстройство поведения;
- (5) злоупотребление психотропным веществом.

(e) Заявители с подтвержденным анамнезом единичных или повторных актов преднамеренного членовредительства или попыток самоубийства признаются непригодными по состоянию здоровья. Однако они могут быть признаны пригодными по состоянию здоровья после прохождения психиатрической экспертизы с удовлетворительным результатом.

(f) Авиамедицинская оценка

(1) Заявители на получение медицинского сертификата класса 1, имеющие одно из заболеваний, указанных в [пункте \(c\)](#), [\(d\)](#) или [\(e\)](#), должны направляться к медицинскому эксперту свидетельствующего органа.

(2) Оценка пригодности заявителей на получение медицинского сертификата класса 2, имеющего одно из заболеваний, указанных в [пункте \(c\)](#), [\(d\)](#) или [\(e\)](#), осуществляется по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа.

(g) Заявители с установленным анамнезом или клиническим диагнозом шизофрении, шизотипическое расстройство личности или бредовое расстройство признаются непригодными по состоянию здоровья.

MED.V.065 Неврология

(a) Заявители с клиническим диагнозом или установленным анамнезом любого следующего заболевания должны быть признаны непригодными по состоянию здоровья:

- (1) эпилепсия, кроме случаев, указанных в [пунктах \(1\) и \(2\) пункта \(b\)](#);
- (2) повторяющиеся приступы помрачения сознания неопределенной причины.

(b) Заявители с клиническим диагнозом или установленным анамнезом любого следующего заболевания должны пройти дополнительное обследование до того, как они могут быть признаны пригодными по состоянию здоровья:

- (1) эпилепсия, симптомы которой не проявлялись после 5-летнего возраста;
- (2) не подвергавшаяся лечению эпилепсия, симптомы которой не проявлялись в течение более 10 лет;
- (3) эпилептоформные отклонения на ЭЭГ и фокальные медленные волны;
- (4) прогрессирующая и непрогрессирующая стадия заболевания нервной системы;
- (5) воспалительное заболевание центральной или периферической нервной системы;
- (6) мигрень;
- (7) единичный приступ помрачения сознания неопределенной причины;
- (8) потеря сознания после черепно-мозговой травмы;
- (9) проникающая травма головного мозга;
- (10) повреждение спинного мозга или периферического нерва;
- (11) нарушения со стороны нервной системы вследствие сосудистой недостаточности,

включая геморрагические и ишемические явления.

Заявители на получение медицинского сертификата класса 1 должны быть направлены к медицинскому эксперту свидетельствующего органа. Оценка пригодности заявителей на получение медицинского сертификата класса 2 осуществляется по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа.

MED.B.070 Зрение

(a) Обследование

(1) Для медицинского сертификата класса 1:

(i) комплексная проверка зрения должна являться частью первичного обследования и должна периодически и при наличии клинических показаний проводиться в зависимости от рефракции и функциональной способности глаза;

(ii) стандартная проверка зрения должна являться частью любых обследований для продления срока действия и возобновления.

(2) Для медицинского сертификата класса 2:

(i) стандартная проверка зрения должна являться частью первичного обследования и всех обследований для продления срока действия и возобновления

(ii) комплексная проверка зрения должна проводиться при наличии клинических показаний.

(b) Острота зрения

(1) Для медицинского сертификата класса 1:

(i) Острота зрения вдаль, с коррекцией или без нее, должна составлять 6/9 (0,7) или лучше на каждый глаз в отдельности, острота зрения на оба глаза должна быть 6/6 (1,0) или лучше.

(ii) При первичном обследовании заявители, острота зрения которых в одном глазу находится ниже установленного стандарта, должны быть признаны непригодными по состоянию здоровья.

(iii) При обследовании для продления срока действия или возобновления сертификата, безотносительно [пункта \(b\)\(1\)\(i\)](#), заявители, острота зрения которых в одном глазу находится ниже установленного стандарта, или заявители с приобретенной монокулярностью должны быть направлены к медицинскому эксперту свидетельствующего органа и могут быть признаны пригодными при условии прохождения офтальмологической экспертизы с удовлетворительным результатом.

(2) Для медицинского сертификата класса 2:

(i) Острота зрения вдаль, с коррекцией или без нее, должна составлять 6/12 (0,5) или лучше на каждый глаз в отдельности, острота зрения на оба глаза должна быть 6/9 (0,7) или лучше.

(ii) Безотносительно [пункта \(b\)\(2\)\(i\)](#), заявители, острота зрения которых в одном глазу находится ниже установленного стандарта, или заявители с монокулярностью могут быть признаны пригодным по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа и при условии прохождения офтальмологической экспертизы с удовлетворительным результатом.

(3) Заявители должны быть в состоянии читать таблицу N 5 или эквивалент на расстоянии 30-50 см и таблицу N 14 или эквивалент на расстоянии 100 см, при необходимости, с коррекцией.

(c) Ошибка рефракции глаза и анизометропия

(1) Заявители с ошибкой рефракции глаза или анизометропией могут быть признаны пригодными по состоянию здоровья при условии прохождения офтальмологической экспертизы с удовлетворительным результатом.

(2) Безотносительно [пункта \(c\)\(1\)](#), заявители на получение медицинского сертификата класса 1 с любым следующим заболеванием должны быть направлены к медицинскому эксперту свидетельствующего органа и могут быть признаны пригодными при условии прохождения офтальмологической экспертизы с удовлетворительным результатом:

(i) миопия свыше - 6.0 диоптрий;

(ii) астигматизм более 2.0 диоптрий;

(iii) анизометропия более 2.0 диоптрий.

(3) Безотносительно пункта (с)(1), заявители на получение медицинского сертификата класса 1 с гиперметропией свыше + 5.0 диоптрий должны быть направлены к медицинскому эксперту свидетельствующего органа и могут быть признаны пригодными по состоянию здоровья после прохождения офтальмологической экспертизы с удовлетворительными результатами, при условии, что имеются достаточные резервы фузии, нормальное внутриглазное давление и углы передней камеры глаза и не выявлено серьезных патологий. Безотносительно пункта (b)(1)(i), скорректированная острота зрения в каждом глазу должна быть 6/6 или лучше.

(4) Заявители с клиническим диагнозом кератоконус могут быть признаны пригодными при условии прохождения обследования у офтальмолога с удовлетворительным результатом. Такие заявители на получение медицинского сертификата класса 1 должны быть направлены к медицинскому эксперту свидетельствующего органа.

(d) Бинокулярная функция

(1) Заявители на получение медицинского сертификата класса 1 должны быть признаны непригодными по состоянию здоровья, если они не имеют нормальную бинокулярную функцию и указанное медицинское состояние может поставить под угрозу безопасное осуществление привилегий свидетельства, с учетом любых корректирующих мер в соответствующих случаях.

(2) Заявители с диплопией признаются непригодными по состоянию здоровья.

(e) Поля зрения

Заявители на получение медицинского сертификата класса 1 должны быть признаны непригодными по состоянию здоровья, если они не имеют нормальные поля зрения и указанное медицинское состояние может поставить под угрозу безопасное осуществление привилегий свидетельства, с учетом любых корректирующих мер в соответствующих случаях.

(f) Офтальмологическая операция

Заявители, которые подверглись офтальмологической операции, должны быть признаны непригодными по состоянию здоровья. Однако они могут быть признаны пригодными после полного выздоровления и при условии прохождения офтальмологической экспертизы с удовлетворительными результатами.

(g) Очки и контактные линзы

(1) Если удовлетворительная функция зрения достигается только благодаря коррекции, очки или контактные линзы должны обеспечивать оптимальную функцию зрения, должны быть удобными для ношения и подходить для целей авиации.

(2) В целях соблюдения требований по зрению необходимо использовать не более одной пары очков при осуществлении привилегий действительной свидетельства/свидетельства.

(3) Для зрения вдаль очки или контактные линзы необходимо носить при осуществлении привилегий действительной свидетельства/свидетельства.

(4) Для зрения вблизи при осуществлении привилегий действительной свидетельства/свидетельства необходимо иметь в наличии пару очков.

(5) При осуществлении привилегий действительной свидетельства/свидетельства необходимо иметь под рукой запасной комплект очков с аналогичной коррекцией для зрения вдаль или вблизи при необходимости.

(6) Если при осуществлении привилегий действительной свидетельства/свидетельства используются контактные линзы, они должны подходить для зрения вдаль, быть монофокальными, бесцветными и удобными для ношения.

(7) Заявители с сильной рефракцией глаза должны использовать контактные линзы или очковые линзы с высоким коэффициентом преломления.

(8) Ортокератологические контактные линзы не должны применяться.

MED.V.075 Цветовое зрение

(a) Заявители должны быть признаны непригодными по состоянию здоровья, если они не могут продемонстрировать способность легко воспринимать цвета, необходимые для безопасного осуществления привилегий свидетельства.

(b) Обследование и оценка

(1) Заявители при первоначальной выдаче медицинского сертификата должны пройти тест Ишихары. Заявители, успешно прошедшие тест, признаются пригодными по состоянию здоровья.

(2) Для медицинского сертификата класс 1:

(i) Заявители, которые не проходят тест Ишихары, должны быть направлены к медицинскому эксперту свидетельствующего органа и должны пройти дополнительное тестирование на цветовое восприятие, для того чтобы определить, являются ли они безопасными с точки зрения различения цвета.

(ii) Заявители должны иметь нормальное трихроматическое зрение или иметь безопасное восприятие цвета.

(iii) Заявители, которые не прошли дополнительное тестирование на цветовое восприятие, признаются непригодными по состоянию здоровья.

(3) Для медицинского сертификата класса 2:

(i) Заявители, которые не проходят тест Ишихары, должны пройти дополнительное тестирование на цветовое восприятие, для того чтобы определить, являются ли они безопасными с точки зрения различения цвета.

(ii) Заявители, которые не демонстрируют удовлетворительное восприятие цвета, ограничиваются осуществлением привилегий действительной свидетельства только в дневное время суток.

MED.V.080 Оториноларингология

(a) Обследование

(1) Слух заявителей должен проверяться на каждом обследовании.

(i) В отношении медицинского сертификата класса 1 и медицинского сертификата класса 2, если в свидетельство добавляется квалификационная отметка о праве на полеты по приборам по маршруту, слух проверяется посредством аудиометрии с помощью чистых тонов на первичном обследовании, каждые 5 лет до достижения владельцем свидетельства возраста 40 лет и каждые два года впоследствии.

(ii) Во время тестирования посредством аудиометрии с помощью чистых тонов заявители на первоначальную выдачу медицинских сертификатов не должны демонстрировать нарушение слуха более 35 децибел на любой частоте 500, 1000 или 2000 Гц, или более 50 децибел на частоте 3000 Гц, для каждого уха в отдельности. Заявители на продление срока действия или возобновление с более сильным нарушением слуха должны продемонстрировать удовлетворительную функциональную слуховую способность.

(2) Комплексное обследование уха, горла и носа должно проводиться при первоначальной выдаче медицинского сертификата класса 1 и при наличии клинических показаний регулярно впоследствии.

(b) Заявители с любым следующим медицинским состоянием должны пройти дополнительное обследование для того, чтобы установить, что заболевание не мешает безопасному осуществлению привилегий действительной свидетельства/свидетельства:

(1) с гипоакузией;

(2) с активно текущим патологическим процессом во внутреннем или среднем ухе;

(3) с неизлечимой перфорацией или дисфункцией барабанной перепонки/перепонки;

(4) с нарушением функции евстахиевой трубы/труб;

(5) с нарушением функции вестибулярного аппарата;

(6) с серьезным сужением носовых проходов;

(7) с дисфункцией придаточной пазухи носа;

(8) с серьезной патологией или серьезной острой или хронической инфекцией ротовой полости или верхних дыхательных путей;

(9) с серьезным нарушением речи или голоса;

(10) с любым осложнением после операции на внутреннем или среднем ухе.

(с) Авиамедицинская оценка

(1) Заявители на получение медицинского сертификата класса 1 с любым заболеванием, указанным в **пунктах (1), (4) и (5) пункта (b)**, должны направляться к медицинскому эксперту свидетельствующего органа.

(2) Оценка пригодности заявителей на получение медицинского сертификата класса 2 с любым заболеванием, указанным в **пунктах (4) и (5) пункта (b)**, осуществляется по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа.

(3) Оценка пригодности заявителей на получение медицинского сертификата класса 2 относительно добавления в свидетельство квалификационной отметки о праве на полеты по приборам или квалификационной отметки о праве на полеты по приборам по маршруту, с заболеванием, указанным в **пункте (1) пункта (b)**, осуществляется по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа.

MED.V.085 Дерматология

Заявители признаются непригодными по состоянию здоровья, если у них имеются установленные дерматологические заболевания, которые могут поставить под угрозу безопасное осуществление привилегий свидетельства.

MED.V.090 Онкология

(а) Перед последующим рассмотрением их заявления заявители с первичной или вторичной злокачественной опухолью должны пройти онкологическое обследование с удовлетворительным результатом. Такие заявители на получение медицинского сертификата класса 2 должны пройти оценку пригодности по согласованию с медицинским экспертом свидетельствующего органа.

(b) Заявители с установленным анамнезом или клиническим диагнозом интрацеребральная злокачественная опухоль признаются непригодными по состоянию здоровья.

Раздел 3

Особые требования, предъявляемые к медицинским сертификатам для LAPL

MED.V.095 Медицинское обследование и оценка заявителей на получение медицинских сертификатов для LAPL

(а) Заявитель на получение медицинского сертификата для LAPL должен оцениваться на основе передовой медицинской практики.

(b) Необходимо уделить особое внимание полному медицинскому анамнезу заявителя.

(с) Первоначальная оценка, все последующие повторные оценки после достижения владельцем свидетельства 50-летнего возраста и оценки в случае, если эксперт не располагает анамнезом заявителя, должны охватывать как минимум следующее:

- (1) клиническое обследование;
- (2) измерение артериального давления;
- (3) анализ мочи;
- (4) проверку зрения;
- (5) проверку слуховой способности.

(d) После первоначальной оценки все последующие повторные оценки до достижения владельцем свидетельства 50-летнего возраста должны охватывать:

- (1) оценку медицинского анамнеза владельца LAPL; и
- (2) пункты **параграфа (с)**, которые AeMC, AME или GMP считают необходимыми, в соответствии с передовой медицинской практикой.

Подраздел С

Требования в отношении пригодности кабинного экипажа по состоянию здоровья

Раздел 1 Общие требования

MED.C.001 Общие положения

Члены кабинного экипажа должны исполнять обязанности и обязательства в соответствии с правилами авиационной безопасности на борту воздушного судна только, если они отвечают действительным требованиям настоящей Части.

MED.C.005 Медицинские оценки

(а) Члены кабинного экипажа должны проходить медицинские оценки для подтверждения отсутствия у них соматических или психических заболеваний, которые могут привести к недееспособности или к неспособности выполнять свои обязанности по обеспечению безопасности и обязательства.

(б) Прежде чем за каждым членом кабинного экипажа впервые будут закреплены обязанности на борту воздушного судна, ему необходимо пройти авиамедицинскую оценку, которая должна повторно проводиться как минимум каждые 60 месяцев.

(с) Медицинские оценки должны проводиться АМЕ, АеМС или ОНМР, при условии соблюдения требований [MED.D.040](#).

Раздел 2 Требования, предъявляемые к медицинской оценке кабинного экипажа

MED.C.020 Общие положения

Члены кабинного экипажа не должны:

- (а) иметь врожденные и приобретенные патологические состояния;
- (б) иметь активно текущие, латентные, острые или хронические заболевания или инвалидность;
- (с) иметь раны, травмы или послеоперационные осложнения; и
- (д) подвергаться воздействию или побочному действию отпускаемых по рецепту или без рецепта лекарственных средств, принимаемых в терапевтических, диагностических или превентивных целях, что может свидетельствовать об определенной степени функциональной недееспособности, которая может привести к тому, что заявитель утратит способность надежным образом исполнять обязанности по обеспечению безопасности и обязательства.

MED.C.025 Содержание медицинских оценок

- (а) Первичная авиамедицинская оценка должна включать в себя как минимум:
 - (1) оценку медицинского анамнеза подающего заявление члена кабинного экипажа; и
 - (2) клиническое исследование:
 - (i) сердечно-сосудистой системы;
 - (ii) системы органов дыхания;
 - (iii) опорно-двигательного аппарата;
 - (iv) уха, горла, носа;
 - (v) зрения; и
 - (vi) цветовосприятия.
- (б) Каждая последующая повторная авиамедицинская оценка должна включать в себя:
 - (1) оценку медицинского анамнеза члена кабинного экипажа; и
 - (2) клиническое исследование, при необходимости, в соответствии с передовой медицинской практикой.
- (с) Для целей [пунктов \(а\)](#) и [\(б\)](#), при наличии сомнений или при наличии клинических

показаний, авиамедицинская оценка члена кабинного экипажа должна также включать в себя любое дополнительное медицинское обследование, анализ или исследование, которое АМЕ, АеМС или ОНМР сочтут необходимым.

Раздел 3

Дополнительные требования для заявителей на получение или владельцев свидетельства члена кабинного экипажа

MED.C.030 Медицинское заключение для кабинного экипажа

(а) После завершения медицинской оценки заявителя на получение или владельцы свидетельства члена кабинного экипажа:

(1) должны получить медицинское заключение для кабинного экипажа, выдаваемое АМЕ, АеМС или ОНМР; и

(2) должны предоставить соответствующую информацию или копию своего медицинского заключения для кабинного экипажа оператору/операторам, у которого/у которых они осуществляют трудовую деятельность.

(б) Медицинское заключение для кабинного экипажа

В медицинском заключении для кабинного экипажа необходимо указать дату медицинской оценки, сведения о пригодности или непригодности члена кабинного экипажа по состоянию здоровья, дату следующей необходимой медицинской оценки и, при необходимости, любое ограничение/ограничения. Любые другие сведения попадают под действие врачебной тайны в соответствии с [MED.A.015](#).

MED.C.035 Ограничения

(а) Если владельцы свидетельства члена кабинного экипажа в полном объеме не соблюдают медицинские требования, установленные в [Разделе 2](#), АМЕ, АеМС или ОНМР должны принять во внимание тот факт, в состоянии ли они надежно исполнять обязанности кабинного экипажа при условии соблюдения одного или нескольких ограничений.

(б) Любое ограничение/ограничения на осуществление привилегий, предоставленных удостоверением члена кабинного экипажа, должно быть указано в медицинском заключении для кабинного экипажа; ограничение может быть снято только АМЕ, АеМС или ОНМР по согласованию с АМЕ.

Подраздел D

Медицинские эксперты, врачи общей практики, врачи профессиональной медицины

Раздел 1

Медицинские эксперты

MED.D.001 Обязанности

(а) Обязанности владельцев сертификата медицинского эксперта (АМЕ) включают в себя выдачу, продление срока действия и возобновление медицинских сертификатов класса 2 и медицинских сертификатов для LAPL, а также проведение соответствующих медицинских обследований и оценок.

(б) Владельцы сертификата АМЕ, при условии соблюдения требований [пункта MED.D.015](#), могут ходатайствовать о распространении своих привилегий на проведение медицинских обследований для продления срока действия и возобновления медицинских сертификатов класса 1.

(с) Обязанности владельца сертификата АМЕ, указанные в [пунктах \(а\) и \(б\)](#), должны включать в себя обязанности на проведение медицинских обследований и оценок членов кабинного

экипажа и предоставление соответствующих медицинских заключений членов кабинного экипажа, при необходимости, в соответствии с настоящим Приложением (Часть-MED).

(d) Сфера применения привилегий владельца сертификата АМЕ и любые соответствующие условия должны быть указаны в сертификате.

(e) Владелец сертификата АМЕ в любой момент времени не должен обладать более чем одним сертификатом АМЕ, выданным в соответствии с настоящим Регламентом.

(f) Владельцы сертификата АМЕ должны проводить медицинские обследования и оценки исключительно в государстве-члене ЕС, которое выдало сертификат АМЕ, кроме случаев, когда:

(1) другое государство-член ЕС предоставило им доступ для осуществления профессиональной деятельности в качестве врача-специалиста;

(2) они проинформировали ОГА указанного другого государства-члена ЕС о своем намерении проводить медицинские обследования и оценки и выдавать медицинские сертификаты в рамках сферы применения своих привилегий в качестве АМЕ;

(3) они получили соответствующее указание от компетентного органа указанного другого государства-члена ЕС.

MED.D.005 Заявление

(a) Заявление о выдаче сертификата АМЕ или о расширении привилегий сертификата АМЕ должно быть предоставлено в форме и способом, установленным ОГА.

(b) Заявители на получение сертификата АМЕ должны предоставить ОГА:

(1) информацию с указанием персональных данных и служебного адреса;

(2) документацию, подтверждающую, что они соблюдают требования, установленные в [пункте MED.D.010](#), в том числе сертификат об успешном окончании курса подготовки в области авиационной медицины в соответствии с привилегиями, о предоставлении которых они ходатайствуют;

(3) письменное заявление о том, что, как только сертификат АМЕ будет выдан, авиамедицинский эксперт (АМЕ) будет выдавать медицинские сертификаты на основе требований настоящего Регламента.

(c) В случае если медицинские эксперты (АМЕs) проводят медицинские обследования более чем в одном месте, они должны представить ОГА соответствующую информацию обо всех местах проведения обследований.

MED.D.010 Требования в отношении выдачи сертификата АМЕ

Заявителям должен быть выдан сертификат АМЕ, если они соблюдают все следующие условия:

(a) они в полной мере обладают квалификацией и свидетельством о допуске к врачебной практике, а также являться владельцами сертификата об окончании специализированной медицинской подготовки;

(b) они успешно окончили основной курс подготовки в области авиационной медицины, включая практическую подготовку в области методов обследования и медицинских оценок;

(c) они продемонстрировали ОГА, что они:

(1) располагают соответствующими средствами, процедурами, документацией и функционирующим оборудованием, которое подходит для проведения медицинских обследований;

(2) имеют в распоряжении необходимые процедуры и условия для обеспечения врачебной тайны.

MED.D.011 Обязанности владельца сертификата АМЕ

Посредством выдачи сертификата АМЕ его владельцу должны быть предоставлены обязанности на первоначальную выдачу, продление срока действия и возобновление:

(a) медицинских сертификатов класса 2;

(b) медицинских сертификатов для LAPL;

(c) медицинских заключений для членов кабинного экипажа.

MED.D.015 Требования в отношении расширения привилегий

Заявителям должен быть выдан сертификат АМЕ с распространением привилегий на продление срока действия и возобновление медицинских сертификатов класса 1, если они соблюдают все следующие условия:

(a) они владеют действительным сертификатом АМЕ;

(b) они провели не менее 30 обследований для выдачи, продления срока действия или возобновления медицинских сертификатов класса 2 или их эквивалента в течение последних 3 лет, предшествующих подаче заявления;

(c) они успешно окончили основной курс повышения квалификации в области авиационной медицины, включая практическую подготовку в области методов обследования и медицинских оценок;

(d) они успешно прошли практическую подготовку длительностью не менее двух дней в АеМС или под руководством компетентного органа.

MED.D.020 Курсы подготовки в области авиационной медицины

(a) Курсы подготовки в области авиационной медицины, указанные в [MED.D.010 \(b\)](#) и [MED.D.015 \(c\)](#), должны проводиться только после предварительного утверждения курса ОГА государства-члена ЕС, в котором организация, проводящая подготовку, осуществляет свою основную деятельность. Для получения указанного утверждения организация, проводящая подготовку, должна доказать, что задачей программы курса является приобретение необходимых профессиональных знаний и что лица, несущие ответственность за предоставление обучения, обладают соответствующими знаниями и опытом.

(b) За исключением повышения квалификации, в конце каждого курса должен проводиться письменный экзамен по предметам, включенным в содержание курса.

(c) Организация, проводящая подготовку, должна выдавать сертификат о его успешном окончании заявителям, которые сдали экзамен.

MED.D.025 Внесение изменений в сертификат АМЕ

(a) Владельцы сертификата АМЕ должны незамедлительно уведомить ОГА о следующих обстоятельствах, которые могут повлиять на их сертификат АМЕ:

(1) АМЕ подлежит дисциплинарному разбирательству или расследованию медицинского органа надзора;

(2) имеются любые изменения условий, при которых выдавался сертификат, в том числе изменение содержания сведений, предоставленных вместе с заявлением;

(3) больше не соблюдаются требования в отношении выдачи сертификата АМЕ;

(4) имеется изменение места/мест, где авиамедицинский эксперт осуществляет врачебную практику, или изменение почтового адреса.

(b) Неисполнение требования об информировании компетентного органа в соответствии с [пунктом \(a\)](#) должно вести к приостановлению или отмене сертификата АМЕ в соответствии с [пунктом ARA.MED.250](#) Приложения II (Часть-ARA).

MED.D.030 Действительность сертификатов АМЕ

Сертификат АМЕ действителен в течение трех лет, кроме случаев, когда ОГА принимает решение о сокращении указанного срока по обоснованным должным образом причинам в каждом конкретном случае.

По заявлению владельца сертификат должен быть:

(a) продлен, при условии, что владелец:

(1) продолжает соблюдать общие условия для осуществления медицинской практики и сохраняет свою свидетельство в отношении врачевания;

(2) окончил курс повышения квалификации в области авиационной медицины в течение последних трех лет;

(3) каждый год проводил не менее 10 медицинских обследований или их эквивалентов;

(4) соблюдает условия сертификата;

(5) осуществляет обязанности в соответствии с требованиями настоящего Приложения

(Часть-MED);

(б) доказал, что он/она сохраняет свои профессиональные познания в области авиационной медицины, в соответствии с процедурой, установленной ОГА.

(b) возобновлен, при условии, что владелец соблюдает или требования к продлению срока действия, указанные в [пункте \(а\)](#), или следующие требования:

(1) продолжает соблюдать общие условия для осуществления медицинской практики и сохраняет свое свидетельство в отношении врачевания;

(2) окончил курс повышения квалификации в области авиационной медицины в течение последнего года;

(3) успешно прошел практическую подготовку в течение предшествующего года в AeMC или под руководством компетентного органа;

(4) соблюдает требования [пункта MED.D.010](#);

(5) доказал, что он/она сохраняет свои профессиональные познания в области авиационной медицины, в соответствии с процедурой, установленной ОГА.

Раздел 2 Врачи общей практики

MED.D.035 Требования в отношении врачей общей практики

Врачи общей практики (GMPs) могут выступать в роли AMEs для выдачи медицинских сертификатов для LAPL, если они соблюдают все следующие условия:

(a) они осуществляют свою деятельность в государстве-члене ЕС, в котором GMPs имеют соответствующий доступ ко всей медицинской документации заявителей;

(b) они осуществляют свою деятельность в соответствии с дополнительными требованиями, установленными в национальном законодательстве государства-члена ЕС компетентного органа;

(c) они в полной мере обладают квалификацией и свидетельством о допуске к врачебной практике в соответствии с национальным законодательством государства-члена ЕС компетентного органа;

(d) они уведомили ОГА до начала своей деятельности.

Раздел 3 Врачи профессиональной медицины

MED.D.040 Требования в отношении врачей профессиональной медицины

В государствах-членах ЕС, в которых ОГА убеждается в том, что требования национальной системы здравоохранения, применимые к врачам профессиональной медицины (OHMPs), таковы, что они обеспечивают соблюдение требований настоящего Приложения (Часть-MED), применимого к OHMPs, врачи профессиональной медицины (OHMPs) могут проводить медицинские оценки членов кабинного экипажа, при условии, что:

(a) они обладают свидетельством о допуске к врачеванию и квалификацией в области профессиональной медицины;

(b) вопросы, связанные с условиями труда в полете и обязанностями кабинного экипажа по обеспечению безопасности, были включены в программу квалификации в области профессиональной медицины, или иную подготовку, или производственный опыт;

(c) они уведомили ОГА до начала своей деятельности.

Приложение V

Квалификация кабинного экипажа, участвующего в коммерческих воздушных перевозках

[PART-CC]

Подраздел GEN Общие требования

СС.GEN.001 ОГА

В соответствии с Воздушным Кодексом государственным органом в области гражданской авиации Кыргызской Республики является уполномоченный Кабинетом Министров Кыргызской Республики государственный орган, реализующий государственную политику, регулирование и надзор в области гражданской авиации Кыргызской Республики (далее – орган гражданской авиации).

СС.GEN.005 Сфера применения

В настоящей Части установлены требования в отношении выдачи удостоверений членов кабинного экипажа и условия их действительности и использования владельцами.

СС.GEN.015 Заявление о выдаче свидетельства члена кабинного экипажа

Заявление о выдаче свидетельства члена кабинного экипажа должно быть представлено в форме и способом, установленным ОГА.

СС.GEN.020 Минимальный возраст

Заявителю на получение свидетельства члена кабинного экипажа должно исполниться как минимум 18 лет.

СС.GEN.025 Обязанности и условия

(а) Владельцы свидетельства члена кабинного экипажа вправе осуществлять обязанности в качестве членов кабинного экипажа в коммерческих воздушных перевозках на воздушных судах, указанных в [Статье 4\(1\)\(b\) и \(c\) Регламента \(ЕС\) 216/2008](#).

(б) Члены кабинного экипажа могут осуществлять обязанности, определенные в [пункте \(а\)](#), только если они:

(1) являются обладателями действительного свидетельства члена кабинного экипажа в соответствии с [СС.CCA.105](#); и

(2) соблюдают требования [СС.GEN.030](#), [СС.TRA.225](#) и установленные требования [Части-MED](#).

СС.GEN.030 Документация и ведение учета

Для подтверждения соблюдения установленных требований [СС.GEN.025\(б\)](#) каждый владелец должен сохранять и предъявлять по требованию удостоверение члена кабинного экипажа, перечень и сведения о подготовке и проверке его/ее квалификации/квалификаций относительно типа воздушного судна или варианта, за исключением случаев, когда оператор, у которого он/она осуществляет свою деятельность, хранит у себя указанные сведения и может по требованию предоставить их ОГА или владельцу.

Подраздел CCA

Особые требования в отношении свидетельства члена кабинного экипажа

СС.CCA.100 Выдача свидетельства члена кабинного экипажа

(а) Свидетельства члена кабинного экипажа должны выдаваться только заявителям, которые сдали экзамен после завершения первоначального курса подготовки в соответствии с настоящей Частью.

(б) Удостоверение члена кабинного экипажа выдается:

- (1) ОГА; и/или
- (2) организацией, утвержденной на это ОГА.

СС.ССА.105 Действительность свидетельства члена кабинного экипажа

Удостоверение члена кабинного экипажа выдается на неограниченный срок, оно сохраняет юридическую силу за исключением случаев, когда:

(а) ОГА приостанавливает или отменяет его; или

(б) его обладатель не осуществлял соответствующие обязанности в течение последних 60 месяцев как минимум на одном типе воздушного судна.

СС.ССА.110 Приостановление и отмена свидетельства члена кабинного экипажа

(а) Если владельцы не соблюдают настоящую Часть, ОГА может приостановить действие или отменить их свидетельства члена кабинного экипажа.

(б) В случае приостановления действия или отмены свидетельства члена кабинного экипажа ОГА, владельцы:

(1) должны быть в письменной форме проинформированы об указанном решении и о праве на обжалование в соответствии с национальным законодательством;

(2) не должны осуществлять обязанности, предоставленные удостоверением члена кабинного экипажа;

(3) должны незамедлительно проинформировать оператора/операторов, которые пользуются их услугами; и

(4) должны вернуть свои удостоверения в соответствии с установленной ОГА процедурой.

Подраздел TRA

Требования к обучению заявителей на получение и владельцев свидетельства члена кабинного экипажа

СС.TRA.215 Обеспечение обучения

Обучение, предусмотренное в настоящей Части, должно:

(а) проводиться учебным заведением или выполняющими коммерческие воздушные перевозки операторами, утвержденными на это ОГА;

(б) проводиться персоналом, обладающим соответствующим опытом и квалификацией в отношении подлежащих изучению элементов обучения; и

(с) проводиться в соответствии с программой подготовки и учебным планом, установленными в утверждении организации.

СС.TRA.220 Курс начальной подготовки и экзамен

(а) Заявители на получение свидетельства члена кабинного экипажа должны пройти курс начальной подготовки для того, чтобы ознакомиться с условиями работы в сфере авиации и получить достаточные общие знания и базовые профессиональные навыки, необходимые для выполнения задач и исполнения обязанностей, связанных с безопасностью пассажиров и полета в штатном, нештатном и аварийном режиме эксплуатации.

(б) Программа курса начальной подготовки должна охватывать как минимум элементы, установленные в [Дополнении 1](#) к настоящей Части. Она должна включать в себя теоретическую и практическую подготовку.

(с) Заявители на получение свидетельства члена кабинного экипажа должны сдать экзамен, охватывающий все элементы программы подготовки, указанной в [пункте \(б\)](#), за исключением подготовки CRM, для того чтобы подтвердить, что они достигли уровня знаний и профессиональных навыков, требуемых в [пункте \(а\)](#).

СС.TRA.225 Квалификация/квалификации относительно типа или варианта воздушного судна

(а) Владельцы действительного свидетельства члена кабинного экипажа могут осуществлять

свою деятельность на воздушном судне только, если они квалифицированы в соответствии с требованиями Части-ORO.

(b) Для того чтобы получить квалификацию для типа или варианта воздушного судна, владелец:

(1) должен соблюдать установленные требования относительно обучения, проверки и действительности, охватывающие в зависимости от воздушного судна, на котором должна осуществляться его деятельность, следующее:

(i) специальную подготовку на тип воздушного судна, переучивание операторов и начальное обучение;

(ii) обучение для допуска к определенному воздушному судну;

(iii) переподготовку; и

(2) должен осуществлять свою деятельность в течение последних 6 месяцев на типе воздушного судна или пройти повышение квалификации и проверку, прежде чем осуществлять свою деятельность на указанном типе воздушного судна.

Дополнение 1
к Части-СС

Курс начальной подготовки и экзамен

Программа обучения

Программа обучения курса начальной подготовки должна включать в себя как минимум следующее:

1. Общие теоретические знания об авиации и авиационных правилах, охватывающие все элементы, которые имеют значение для выполнения задач и обязанностей членов кабинного экипажа:

1.1. авиационная терминология, теория полета, распределение пассажиров, области эксплуатации, метеорология и воздействие загрязнения поверхности воздушного судна;

1.2. авиационные правила в отношении кабинного экипажа и роль компетентного органа;

1.3. задачи и обязанности членов кабинного экипажа во время осуществления деятельности и необходимость быстро и эффективно реагировать на нештатные ситуации;

1.4. сохранение компетентности и пригодности по состоянию здоровья для осуществления деятельности в качестве члена кабинного экипажа, включая требования о полетном времени, времени дежурства и времени отдыха;

1.5. необходимость внесения последних данных в соответствующую документацию и руководства, при необходимости, с изменениями, предусмотренными оператором;

1.6. важность выполнения членами кабинного экипажа своих обязанностей в соответствии с руководством по летной эксплуатации оператора;

1.7. важность предполетного инструктажа для членов кабинного экипажа и предоставление необходимой информации о мерах обеспечения безопасности в отношении специальных обязанностей; и

1.8. необходимость разъяснения того, когда члены кабинного экипажа обладают правом и обязанностью начинать эвакуацию и другие процедуры на случай чрезвычайных ситуаций.

2. Коммуникация:

Во время обучения особое внимание необходимо уделить важности эффективного взаимодействия между летным и кабинным экипажем, в том числе приемам коммуникации, общепринятому языку и терминологии.

3. Вводный курс о человеческом факторе (HF) в авиации и использовании возможностей

экипажа (CRM)

Настоящий курс должен проводить как минимум один инструктор CRM для кабинного экипажа. Необходимо в деталях изучить элементы подготовки, которые должны включать в себя как минимум следующее:

3.1. Общая информация: человеческий фактор в авиации, общие разъяснения относительно принципов и целей CRM, работоспособность человека и пределы возможностей человека;

3.2. Информация относительно отдельного члена кабинного экипажа: сознание самоидентичности, ошибка, вызванная человеческим фактором, и надежность человека, мировоззрение и поведение, самооценка; стрессовая ситуация и управление стрессовыми ситуациями; утомление и активное внимание; способность к осуществлению своих намерений; осведомленность об окружающей обстановке; получение и обработка данных.

4. Обслуживание пассажиропотока и наблюдение за пассажирским салоном:

4.1. значение правильного распределения мест с учетом массы и центровки самолета, особые категории пассажиров и необходимость расположения выделенных пассажиров на местах рядом с неконтролируемыми выходами;

4.2. правила относительно безопасного хранения ручной клади и предметов обслуживания пассажиров на борту и значение безопасного размещения с тем, чтобы указанные предметы не представляли опасность для лиц, находящихся в пассажирском салоне, или иным образом не затрудняли или не повреждали аварийно-спасательное оборудование или выходы;

4.3. консультация относительно того, как распознать и вести себя с пассажирами, которые находятся в состоянии алкогольного опьянения, или под воздействием наркотиков, или агрессивно ведут себя;

4.4. меры безопасности при обращении с живыми животными, перевозимыми в пассажирском салоне;

4.5. задачи, которые необходимо выполнять в случае турбулентности, включая обеспечение безопасности пассажирского салона;

4.6. методы, используемые для мотивации пассажиров и для управления потоком пассажиров в целях форсирования аварийной эвакуации.

5. Медицинские аспекты и первая медицинская помощь:

5.1. общая подготовка относительно медицинских аспектов и методов выживания;

5.2. физиологическое воздействие полета с учетом гипоксии, потребности в кислороде, функции евстахиевых труб и баротравмы;

5.3. основные меры первой медицинской помощи, включая помощь:

(a) при воздушной болезни;

(b) при желудочно-кишечных расстройствах;

(c) при гипервентиляции;

(d) при ожогах;

(e) при ранах;

(f) при потере сознания; и

(g) при переломах и повреждениях мягких тканей;

5.4. неотложные состояния во время полета и соответствующая первая медицинская помощь, включающая в себя как минимум следующее:

(a) астму;

(b) реакцию на стресс и аллергические реакции;

(c) шоковые состояния;

(d) диабет;

(e) приступы удушья;

(f) эпилепсию;

(g) роды;

(h) апоплексический удар; и

(i) сердечный приступ;

5.5. использование соответствующего оборудования, в том числе кислорода для оказания первой помощи, комплектов первой медицинской помощи и аптечек с аварийным комплектом медикаментов и их содержимого;

5.6. практическая подготовка в области сердечно-легочной реанимации каждого члена кабинного экипажа с использованием специально разработанных манекенов, а также с учетом характеристик воздушного судна; и

5.7. здоровье и гигиена в поездке, в том числе:

(a) гигиена на борту;

(b) риск контакта с инфекционными заболеваниями и способы уменьшить указанные риски;

(c) обращение с медицинскими отходами;

(d) дезинсекция воздушного судна;

(e) поведение в случае смерти на борту; и

(f) управление концентрацией внимания, физиологическое воздействие усталости, физиология сна, суточный биоритм и пересечение часовых поясов.

6. Опасные грузы в соответствии с применимыми техническими инструкциями ICAO.

7. Общие аспекты безопасности в авиации, в том числе знание положений [Регламента \(ЕС\) 300/2008](#).

8. Обучение борьбе с огнем и дымом:

8.1. обязанности кабинного экипажа незамедлительно реагировать на чрезвычайные ситуации, связанные с огнем и дымом, и в особенности важность установления действительных источников огня;

8.2. важность незамедлительного информирования летного экипажа, а также специальные меры, необходимые для координации и содействия при обнаружении огня или дыма;

8.3. необходимость постоянной проверки зон с потенциальным риском возникновения пожара, в том числе туалетов, и соответствующих дымовых пожарных извещателей;

8.4. классификация видов пожара и соответствующий тип огнегасящих составов, а также процедуры для определенных пожароопасных ситуаций;

8.5. технические способы применения огнегасящих составов, последствия их неверного применения, и использования в замкнутом пространстве, в том числе практическая подготовка в области пожаротушения, а также при использовании дымозащитного оборудования, применяемого в авиации; и

8.6. общие процедуры наземных аварийно-спасательных служб на аэродромах.

9. Обучение способам выживания:

9.1. принципы выживания в неблагоприятных условиях окружающей среды (например, полярная область, пустыня, джунгли, море); и

9.2. обучение способам выживания на воде, которое должно включать в себя практическое использование системы аварийной посадки на воду и использование надувных аварийных плотов или аналогичного оборудования, а также реальная практика на воде.

Приложение VI

Требования к органам власти в отношении летного экипажа

[Часть-ARA]

Подраздел GEN Общие требования

Раздел I Общие положения

ARA.GEN.115 Документация, связанная с контролем

ОГА должен предоставить соответствующему персоналу все законодательные акты, стандарты, правила, технические руководства и сопутствующие документы в целях осуществления персоналом своих задач и исполнения обязанностей.

ARA.GEN.120 Методы установления соответствия

(а) Агентство должно разработать приемлемые методы установления соответствия (АМС), которые могут использоваться для подтверждения соблюдения положений Авиационных правил. Если АМС соблюдаются, также выполняются соответствующие требования Авиационных правил.

(б) Для подтверждения соблюдения Авиационных правил могут использоваться альтернативные методы установления соответствия.

(с) ОГА должен установить систему постоянной оценки того, что все альтернативные методы установления соответствия, которые используются им самим или организациями и лицами под его надзором, позволяют подтвердить соблюдение положений данных правил.

(d) ОГА должен оценивать все альтернативные методы установления соответствия, предложенные организацией, посредством анализа представленной документации и при необходимости посредством проведения проверки организации.

Если ОГА считает, что альтернативные методы установления соответствия соответствуют правилам, он незамедлительно должен:

(1) уведомить заявителя о том, что альтернативные методы установления соответствия могут быть имплементированы, и, при необходимости, внести изменение в утверждение или сертификат заявителя соответственно; и

(2) уведомить заинтересованные организации об их содержании, в том числе посредством предоставления копий всей соответствующей документации;

(3) проинформировать другие государства о принятых альтернативных методах установления соответствия, если необходимо.

(е) Если ОГА сам использует альтернативные методы установления соответствия для достижения соблюдения положений данных правил, он должен:

(1) предоставить их в распоряжение всех организаций и лиц, находящихся под его надзором; и

(2) незамедлительно уведомить заинтересованные организации.

ОГА должен предоставить заинтересованным организациям полное описание альтернативных методов установления соответствия, в том числе любых существенных поправок к процедурам, а также оценку, подтверждающую соблюдение правил.

ARA.GEN.125 Информирование заинтересованных организаций

(а) ОГА должен незамедлительно уведомить заинтересованные организации в случае возникновения существенных проблем при применении правил, а также делегированных и принятых актов, принятых на их основании, в течение 30 дней с момента, когда орган узнал о проблемах.

(б) ОГА в максимально короткие сроки должен предоставить заинтересованным организациям значимую для безопасности информацию, полученную из отчетов о происшествиях, хранящихся в национальной базе данных.

ARA.GEN.135 Незамедлительная реакция на проблемы, связанные с безопасностью

(а) ОГА должен внедрить систему для соответствующего сбора, анализа и распространения информации, связанной с безопасностью.

(б) Заинтересованные Организации должны внедрить систему для соответствующего

анализа любой полученной существенной информации, связанной с безопасностью, и незамедлительно предоставить в ОГА любую информацию, в том числе рекомендации или подлежащие применению корректирующие меры, необходимые для своевременного реагирования на проблему, связанную с безопасностью, в отношении изделий, частей, неустановленного оборудования, людей или организаций,.

(с) При получении информации, указанной в (а) и (b), ОГА должен принять соответствующие меры для разрешения проблемы, связанной с безопасностью.

(d) О принятии мер, указанных в пункте (с), необходимо незамедлительно сообщить всем лицам или организациям, которые должны соблюдать их. ОГА должен также уведомить об указанных мерах другие Государства в случае, если требуется комбинированная мера.

Раздел II Управление

ARA.GEN.200 Система управления

(а) ОГА должен установить и применять систему управления, которая включает в себя как минимум следующее:

(1) документально подтвержденные принципы и процедуры, описывающие его организацию, средства и методы достижения соблюдения положений правил. Процедуры должны соответствовать последним требованиям и выступать в качестве базовых рабочих документов компетентного органа для всех соответствующих задач;

(2) достаточное количество сотрудников для выполнения задач и исполнения обязанностей. Указанные сотрудники должны быть квалифицированы на выполнение закрепленных за ними задач и обладать необходимыми знаниями, опытом, начальной подготовкой и переподготовкой для обеспечения сохранения компетенции. Система должна регулировать возможность использования сотрудников для быстрого выполнения всех задач;

(3) соответствующие средства и служебные помещения для выполнения всех поставленных задач;

(4) функция контроля соответствия системы управления установленным требованиям и соразмерности процедур, в том числе установление внутренней процедуры аудиторской проверки и процесса управления рисками безопасности. Контроль соответствия должен включать в себя систему обратной связи с высшим руководством компетентного органа в отношении результатов проверки для обеспечения имплементации корректирующих мер при необходимости;

(5) лицо или группа лиц, которая в основном несет ответственность перед высшим руководством компетентного органа за функцию контроля соответствия.

(b) ОГА для каждой сферы деятельности, включая систему управления, должен назначить одно или несколько лиц с общей ответственностью за выполнение соответствующей задачи/задач.

(с) ОГА должен разработать процедуры для участия во взаимном обмене всей необходимой информацией и в содействии другим компетентным органам, будь то внутри государства или в других договаривающихся государствах следующую информацию:

(1) обо всех результатах и последующих корректирующих мерах, принятых на основании указанных результатов, а также о мерах принудительного характера, принятых в результате надзора за лицами и организациями, которые осуществляют деятельность на территории государства, но которые были сертифицированы ОГА другого государства или представили указанным органам заявления;

(2) вытекающую из обязательной и добровольной отчетности о происшествиях согласно требованию пункта ORA.GEN.160 Приложения VII.

(d) В целях стандартизации ОГА необходимо предоставить копию процедур, связанных с системой управления, и их изменениями.

ARA.GEN.205 Распределение задач между квалифицированными организациями

(а) Задачи, связанные с первоначальной сертификацией или постоянным надзором за лицами или организациями распределяются государством только между квалифицированными организациями. При распределении задач ОГА должен гарантировать, что он:

(1) располагает системой для первоначальной и последующей оценки соответствия компетентной организации.

Настоящая система и результаты оценки должны быть задокументированы;

(2) заключил документально оформленное соглашение с квалифицированным органом, утвержденное обеими сторонами на соответствующем уровне управления, в котором четко определены:

(i) подлежащие выполнению задачи;

(ii) заявления, отчеты и учетные сведения, которые должны быть предоставлены;

(iii) технические условия, подлежащие соблюдению при выполнении указанных задач;

(iv) соответствующая страховая защита ответственности; и

(v) защита информации, полученной при осуществлении указанных задач.

(б) ОГА должен гарантировать, что внутренняя процедура аудиторской проверки и процесс управления рисками безопасности согласно [параграфу ARA.GEN.200\(a\)\(4\)](#) охватывают все осуществляемые от его имени задачи, связанные с сертификацией или постоянным надзором.

ARA.GEN.210 Изменения в системе управления

(а) ОГА должен располагать системой для идентификации изменений, которые влияют на его способность осуществлять свои задачи и исполнять обязанности. Указанная система должна обеспечивать ему возможность принимать меры, необходимые в целях гарантии того, что система управления продолжает эффективно функционировать и отвечает соответствующим требованиям.

(б) ОГА должен своевременно обновлять свою систему управления в случае внесения изменений, в целях обеспечения эффективного внедрения.

(с) ОГА должен уведомить заинтересованные организации об изменениях, влияющих на его способность выполнять свои задачи и обязанности.

ARA.GEN.220 Ведение учета

(а) ОГА должен установить систему ведения учета для соответствующего хранения, доступа и надежного отслеживания:

(1) документально подтвержденных принципов и процедур системы управления;

(2) подготовки, квалификации и авторизации своего персонала;

(3) распределения задач, с учетом элементов, названных в [ARA.GEN.205](#), а также особенностей распределенных задач;

(4) процессов сертификации и подачи заявлений, а также постоянного надзора за сертифицированными и заявленными организациями;

(5) процессов для выдачи свидетельства, квалификационных отметок, сертификатов и удостоверений сотрудников, а также процессов для постоянного надзора за владельцами указанных свидетельства, квалификационных отметок, сертификатов и удостоверений;

(6) процессов для выдачи квалификационных сертификатов FSTD и процессов для постоянного надзора за FSTD и организацией, которая его эксплуатирует;

(7) надзора за лицами и организациями, осуществляющими деятельность на территории государства-члена ЕС, но находящимися под контролем или сертифицированными ОГА другого государства-члена ЕС или Агентством, по согласованию между указанными органами;

(8) оценки альтернативных методов установления соответствия, предложенных организациями, и уведомления о них Агентства, а также оценки альтернативных методов установления соответствия, используемых самим ОГА;

(9) результатов, корректирующих мер и даты завершения осуществления мер;

(10) мер принудительного характера;

(11) информации, связанной с безопасностью, и последующих мер;

(12) использования положений о гибкости в соответствии; и

(13) процесса оценки и авторизации воздушного судна согласно [пунктам ORA.ATO.135 \(a\) и DTO.GEN.240 \(a\)](#).

(b) ОГА должен вести и своевременно обновлять список всех выданных им сертификатов для организации, сертификатов о квалификации FSTD, свидетельства, сертификатов и удостоверений сотрудников, всех представленных ему заявлений DTO, а также учебных программ DTO, которые он проверил или утвердил.

(c) Все учетные сведения должны храниться в течение минимального срока, определенного в настоящих Правилах. При отсутствии указанной информации учетные сведения должны храниться в течение минимум 5 лет в соответствии с применимым законодательством о защите данных.

Раздел III

Надзор, сертификация и обеспечение исполнения

ARA.GEN.300 Надзор

(a) ОГА должен проверить и подтвердить:

(1) соблюдение требований в отношении организаций или лиц до выдачи сертификата для организации, утверждения, сертификата о квалификации FSTD или свидетельства, сертификата, квалификационной отметки или удостоверения сотрудников, в соответствующем случае;

(2) текущее соблюдение установленных требований, применимых к лицам, обладающим Свидетельствами, квалификационными отметками и сертификатами, к организациям, которые он сертифицировал, к обладателям сертификата о квалификации FSTD и к организациям, которые предоставили ему заявление;

(3) имплементацию соответствующих мер, санкционированных ОГА в соответствии с [ARA.GEN.135\(c\) и \(d\)](#).

(b) Указанная проверка должна:

(1) осуществляться с опорой на документацию, специально предназначенную для выдачи указаний сотрудникам, ответственным за надзор за безопасностью, относительно выполнения их функций;

(2) предоставлять в распоряжение соответствующих лиц и организаций результаты деятельности, связанной с надзором за безопасностью;

(3) основываться на аудиторских проверках и инспекциях, включая инспекции на перроне и внезапные проверки; и

(4) предоставить ОГА свидетельства, необходимые в случае, если требуется принятие дополнительных мер, в том числе мер, предусмотренных [ARA.GEN.350](#) и [ARA.GEN.355](#).

(c) Сфера применения надзора, определенного в [пунктах \(a\) и \(b\)](#), должна учитывать результаты предшествующей надзорной деятельности, и приоритеты безопасности.

(d) Без ущерба компетенции государства- и иго обязательств, сфера применения надзора за деятельностью, осуществляемой на территории государства лицами или организациями, проживающими или учрежденными в другом государстве, должна определяться на основе приоритетов безопасности, а также на основе предшествующей надзорной деятельности.

(e) Если деятельность лица или организации подразумевает участие более одного государства или, ОГА, ответственный за надзор согласно [пункту \(a\)](#), может согласиться с тем, чтобы задачи, связанные с надзором, осуществлялись ОГА/органами государства, на территории которых осуществляется деятельность, или ОГА. Любое лицо или организация, подпадающие под действие указанного соглашения, должны быть проинформированы о его существовании и сфере применения.

(f) ОГА должен собирать и обрабатывать любую информацию, которая считается полезной

для целей надзора, включая инспекции на перроне и внезапные проверки.

ARA.GEN.305 Программа надзора

(а) ОГА должен разработать и использовать программу надзора, включающую в себя надзорную деятельность в соответствии с [ARA.GEN.300](#) и ARO.RAMP.

(б) Для организаций, сертифицированных ОГА, и владельцев сертификата о квалификации FSTD программа надзора должна разрабатываться с учетом специфики организации, сложности ее деятельности, результатов предыдущей сертификационной и/или надзорной деятельности, и должна основываться на оценке сопутствующего риска. В рамках каждого цикла планирования надзора она должна включать в себя следующее:

(1) аудиторские проверки и инспекции, включая инспекции на перроне и внезапные проверки, при необходимости; и

(2) встречи между ответственным руководителем и ОГА в целях гарантии того, что оба проинформированы о значимых проблемах.

(с) Для организаций, сертифицированных ОГА, и для владельцев сертификата о квалификации FSTD должен применяться цикл планирования надзора, не превышающий 24 месяцев.

Цикл планирования надзора может быть сокращен, если имеется свидетельство того, что показатель уровня безопасности организации или владельца сертификата о квалификации FTSD снизился.

Цикл планирования надзора может быть продлен максимум до 36 месяцев, если ОГА установил, что в течение предыдущих 24 месяцев:

(1) организация продемонстрировала эффективное распознавание источников опасности для авиационной безопасности и эффективное управление сопутствующими рисками;

(2) организация в соответствии с [ORA.GEN.130](#) постоянно демонстрировала, что она полностью контролирует все изменения;

(3) не было предъявлено никаких замечаний о несоответствии первого уровня; и

(4) все корректирующие меры были реализованы в течение срока, утвержденного или продленного ОГА, согласно [ARA.GEN.350\(d\)\(2\)](#).

Цикл планирования надзора может быть продлен еще максимум до 48 месяцев, если организация дополнительно установила эффективную систему непрерывного уведомления компетентного органа о показателе уровня безопасности и о соблюдении нормативных требований самой организацией, и ОГА одобрил указанную систему.

(са) Безотносительно [пункта \(с\)](#), для организаций, предоставляющих только обучение относительно выдачи LAPL, PPL, SPL или BPL и соответствующих квалификационных отметок и сертификатов, должен применяться цикл планирования надзора, не превышающий 48 месяцев. Цикл планирования надзора должен быть сокращен, если имеется свидетельство того, что показатель уровня безопасности организации снизился.

Цикл планирования надзора может быть продлен максимум до 72 месяцев, если ОГА установил, что в течение предыдущих 48 месяцев:

(1) организация, согласно результатам ежегодной проверки в соответствии с [ORA.GEN.200\(с\)](#), продемонстрировала эффективное распознавание источников опасности для авиационной безопасности и эффективное управление сопутствующими рисками,

(2) организация, согласно результатам ежегодной проверки в соответствии с [ORA.GEN.200\(с\)](#), осуществляла постоянный контроль над всеми изменениями в соответствии с [ORA.GEN.130](#);

(3) не было предъявлено никаких замечаний о несоответствии первого уровня; и

(4) все корректирующие меры были имплементированы в течение срока, утвержденного или продленного ОГА, согласно [ARA.GEN.350\(d\)\(2\)](#).

(d) Для лиц, обладающих свидетельством, сертификатом, квалификационной отметкой или удостоверением, выданным ОГА, программа надзора должна включать в себя инспекции, в том

числе при необходимости внезапные проверки.

(е) Программа надзора должна включать в себя сведения о сроках проведения аудиторских проверок, инспекций и встреч, а также сведения о сроках уже проведенных аудиторских проверок, инспекций и встреч.

(ф) Безотносительно [пунктов \(b\), \(c\) и \(ca\)](#) программа надзора за ДТО должна быть разработана с учетом специфики организации, сложности осуществляемой ею деятельности и результатов предыдущей деятельности по надзору; она должна основываться на оценке рисков, связанных с типом проводимого обучения. Деятельность по надзору должна включать в себя проверки, включая внеплановые инспекционные проверки, и, если ОГА посчитает это необходимым, может включать в себя аудиторские проверки.

ARA.GEN.310 Процедура первоначальной сертификации - организации

(а) При получении заявления на первоначальную выдачу сертификата для организации ОГА должен проверить и подтвердить соблюдение организацией установленных требований.

(b) Если ОГА приходит к выводу, что организация соблюдает установленные требования, он должен выдать сертификат/сертификаты в соответствии с [Дополнением III и V](#) к настоящей Части. Сертификат/сертификаты выдаются с неограниченным сроком действия. Обязанности и сфера деятельности, на осуществление которой утверждена организация, должны быть определены в условиях утверждения, прилагаемых к сертификату/сертификатам.

(с) Для того чтобы разрешить организации имплементировать изменения без предварительного утверждения компетентного органа в соответствии с [ORA.GEN.130](#), ОГА должен утвердить предложенную организацией процедуру, в которой будет установлен объем указанных изменений и описано то, каким образом будет осуществляться управление указанными изменениями и как будет происходить уведомление о них.

ARA.GEN.315 Процедура выдачи, продления срока действия, возобновления или изменения свидетельства, квалификационных отметок, сертификатов или удостоверений - физические лица

(а) При получении заявления на выдачу, продление срока действия, возобновление или изменение индивидуального свидетельства, квалификационной отметки, сертификата или удостоверения и любой подтверждающей документации ОГА должен проверить и подтвердить соблюдение заявителем установленных требований.

(b) Если ОГА приходит к выводу, что заявитель соблюдает установленные требования, он должен выдать, продлить срок действия, возобновить или внести изменение в свидетельство, сертификат, квалификационную отметку или удостоверение.

ARA.GEN.330 Изменения - организации

(а) При получении заявления на внесение изменения, которое требует предварительного утверждения, ОГА, прежде чем выдавать утверждение, должен проверить соблюдение организацией установленных требований.

ОГА должен определить условия, при которых организация может функционировать в период внесения изменения, за исключением случаев, когда ОГА приходит к выводу, что сертификат организации должен быть приостановлен.

Если ОГА приходит к выводу, что организация соблюдает установленные требования, он должен утвердить изменение.

(b) Без ущерба любым дополнительным мерам принудительного характера, если организация имплементирует изменения, требующие предварительного утверждения, без получения одобрения компетентного органа согласно [пункту \(a\)](#), ОГА должен приостановить, ограничить или отменить сертификат организации.

(с) Для изменений, не требующих предварительного утверждения, ОГА должен проверить информацию, предоставленную в уведомлении, направленном организацией в соответствии с [ORA.GEN.130](#), для подтверждения соблюдения установленных требований. В случае любого несоблюдения требований ОГА должен:

(1) уведомить организацию о несоблюдении и потребовать дальнейших изменений; и

(2) в случае замечаний о несоответствии первого или второго уровня, действовать в соответствии с [ARA.GEN.350](#).

(d) Безотносительно [пунктов \(a\), \(b\) и \(c\)](#) в случае изменения информации, содержащейся в заявлениях, полученных от ДТО, или изменений в программах обучения, используемых ДТО, о которых ДТО уведомило в соответствии с [пунктом DТО.GEN.116](#) Приложения VIII (Часть-ДТО), ОГА должен действовать в соответствии с требованиями [пунктов ARA.DТО.105](#) и [ARA.DТО.110](#) при необходимости.

[ARA.GEN.350](#) Замечания о несоответствии и корректирующие меры - организации

(a) ОГА по надзору в соответствии с [ARA.GEN.300\(a\)](#) должен располагать системой для анализа замечаний о несоответствии в отношении значения для безопасности.

(b) Замечания о несоответствии первого уровня должны выноситься ОГА, если установлено любое существенное несоблюдение требований Правил, процедур и руководств организации или условий утверждения или сертификата, которое снижает уровень безопасности и представляет серьезную угрозу для безопасности полетов.

Замечания о несоответствии первого уровня включают в себя:

(1) непредоставление ОГА доступа к производственным участкам организации согласно [ORA.GEN.140](#) в течение обычных часов работы и после двух письменных запросов;

(2) получение или сохранение действительности сертификата организации посредством фальсификации предоставленных подтверждающих документов;

(3) доказательство недобросовестного или мошеннического использования сертификата организации; и

(4) отсутствие ответственного руководителя.

(c) Замечания о несоответствии второго уровня должны выноситься ОГА, если установлено любое несоблюдение Правил, процедур и руководств организации или условий утверждения или сертификата, которое снижает уровень безопасности и представляет угрозу для безопасности полетов.

(d) Если несоответствие установлено во время надзора или посредством иных способов, ОГА должен без ущерба любым дополнительным мерам, предусмотренными правилами, в письменной форме сообщить о несоответствии организации и потребовать принять корректирующие меры для устранения установленного несоответствия/несоответствий. При необходимости ОГА должен проинформировать государство, в котором зарегистрировано воздушное судно.

(1) В случае замечания о несоответствии первого уровня ОГА должен принять незамедлительные и соответствующие меры для того, чтобы запретить или ограничить деятельность, и, при необходимости, должен принять меры по отмене сертификата или специального утверждения или должен ограничить или приостановить его полностью или в части, в зависимости от степени несоответствия первого уровня, до тех пор, пока организация не примет успешных корректирующих мер.

(2) В случае замечаний о несоответствии второго уровня, ОГА должен:

(i) предоставить организации срок для выполнения корректирующей меры в соответствии с характером замечания о несоответствии, который в любом случае сначала не должен превышать трех месяцев. По окончании указанного срока и в соответствии с характером замечания о несоответствии ОГА может продлить трехмесячный срок в соответствии с удовлетворительным планом корректирующих мер, одобренным ОГА; и

(ii) оценить корректирующие меры и план имплементации, предложенный организацией, и принять их, если по результатам оценки он приходит к выводу, что они являются достаточными для устранения несоответствия/несоответствий.

(3) Если организация не предоставляет приемлемый план корректирующих мер или не осуществляет корректирующие меры в течение срока, установленного или продленного ОГА, замечание о несоответствии повышается до первого уровня, и принимаются меры, установленные в

(d)(1).

(4) ОГА должен фиксировать все установленные им самим замечания о несоответствии или замечания о несоответствии, о которых он был уведомлен, и, в соответствующих случаях, принятые им меры принудительного характера, а также все корректирующие меры и сроки завершения меры в отношении замечаний о несоответствии.

(da) Путем частичного отступления от [параграфов \(a\) - \(d\)](#) в отношении DTOs в том случае, если в рамках надзора или иным образом ОГА обнаруживает доказательство, свидетельствующее о том, что DTO не соблюдает основные требования, , требования [Приложения I](#) (Часть-FCL) и [Приложения VIII](#) (Часть-DTO) к настоящим Правилам, ОГА должен:

(1) вынести замечание, зарегистрировать его, сообщить о нем в письменной форме представителю DTO и определить приемлемый срок, в течение которого DTO должно принять меры, определенные в [пункте DTO.GEN.150](#) Приложения VIII (Часть-DTO);

(2) незамедлительно принять соответствующие меры, для того чтобы ограничить или запретить деятельность по проведению обучения, которую затронуло несоблюдение требований, до тех пор, пока DTO не примет корректирующие меры, указанные в [пункте \(1\)](#), в случае, если речь идет о следующих ситуациях:

(i) была установлена проблема безопасности;

(ii) DTO не может принять корректирующие меры в соответствии с [пунктом DTO.GEN.150](#);

(3) в отношении учебных программ, указанных в [пункте DTO.GEN.230\(c\)](#) Приложения VIII (Часть-DTO), ограничить, приостановить или отменить утверждение учебной программы;

(4) принять любые дополнительные меры принудительного характера, необходимые для того, чтобы гарантировать прекращение несоблюдения требований и при необходимости устранить его последствия.

(e) Без ущерба любым дополнительным мерам принудительного характера, если орган государства-члена ЕС, осуществляющий деятельность в соответствии с положениями [пункта ARA.GEN.300\(d\)](#), устанавливает любое несоблюдение основных требований, [Приложения I](#) (Часть-FCL), [Приложения VII](#) (Часть-ORA) и [Приложения VIII](#) (Часть-DTO) к настоящим Правилам или требований к другим правилам организацией, сертифицированной ОГА другого государства или подавшей указанным органам свое заявление, он должен проинформировать указанный ОГА о несоблюдении требований.

ARA.GEN.355 Замечания о несоответствии и меры принудительного характера - физические лица

(a) Если во время надзора или посредством иных способов, ОГА, ответственный за осуществление надзора в соответствии с [ARA.GEN.300\(a\)](#), обнаруживает свидетельство несоблюдения установленных требований лицом, являющимся владельцем свидетельства, сертификата, квалификационной отметки или удостоверения, выданного согласно правилам, ОГА должен вынести замечание о несоответствии, зафиксировать его и в письменной форме сообщить о нем владельцу свидетельства, сертификата, квалификационной отметки или удостоверения.

(b) При наличии замечания о несоответствии ОГА должен провести расследование. Если несоответствие подтверждается, он должен:

(1) ограничить, приостановить или отменить свидетельство, сертификат, квалификационную отметку или удостоверение, в соответствующем случае, если установлена проблема с безопасностью; и

(2) принять любые дополнительные меры принудительного характера, необходимые для того, чтобы пресечь дальнейшее нарушение.

(c) В соответствующем случае ОГА должен проинформировать лицо или организацию, которая выдала медицинский сертификат или удостоверение.

(d) Без ущерба любым дополнительным мерам принудительного характера, если орган государства, осуществляющий деятельность в соответствии с положениями [ARA.GEN.300\(d\)](#), обнаруживает доказательство несоблюдения установленных требований лицом, являющимся

владельцем свидетельства, сертификата, квалификационной отметки или удостоверения, выданного ОГА другого государства, он должен проинформировать указанный ОГА.

(е) Если во время надзора или посредством иных способов, обнаружено доказательство несоблюдения установленных требований лицом, подпадающим под действие требований, и не являющимся владельцем свидетельства, сертификата, квалификационной отметки или удостоверения, выданного согласно указанным правилам, ОГА, который установил указанное несоблюдение, должен принять меры принудительного характера, необходимые для того, чтобы пресечь дальнейшее нарушение.

ARA.GEN.360 Смена компетентного органа

(а) После получения запроса владельца свидетельства о смене компетентного органа, указанного в [пункте FCL.015\(е\)](#) Приложения I (Часть-FCL), получающий ОГА незамедлительно должен обратиться к ОГА владельца свидетельства с запросом о немедленной передаче следующего:

(1) подтверждения свидетельства;

(2) копий медицинских заключений владельца свидетельства, хранящихся у указанного компетентного органа в соответствии с [пунктами ARA.GEN.220](#) и [ARA.MED.150](#). Медицинские заключения должны передаваться в соответствии с [пунктом MED.A.015](#) Приложения IV (Часть-MED) и должны включать в себя сводную информацию о соответствующем медицинском анамнезе заявителя, подтвержденную и подписанную медицинским экспертом.

(b) Передающий ОГА должен хранить оригинал свидетельства владельца и медицинские заключения в соответствии с [пунктами ARA.GEN.220](#), [ARA.FCL.120](#) и [ARA.MED.150](#).

(c) Принимающий ОГА должен незамедлительно переоформить свидетельство и медицинский сертификат, при условии, что он получил и обработал все документы, указанные в [пункте \(а\)](#). После переоформления свидетельства и медицинского сертификата принимающий ОГА должен незамедлительно обратиться к владельцу свидетельства с просьбой передать ему свидетельство, выданную передающим ОГА, и соответствующий медицинский сертификат.

(d) Получающий ОГА должен незамедлительно уведомить передающий ОГА о том, что он переоформил свидетельство и медицинский сертификат в отношении владельца свидетельства, а владелец свидетельства передал свидетельство и медицинский сертификат согласно [пункту \(с\)](#). До получения такого уведомления передающий ОГА несет ответственность за свидетельство и медицинский сертификат, первоначально выданный указанному владельцу свидетельства.

Подраздел FCL

Особые требования в отношении свидетельствования летного экипажа

Раздел I

Общие положения

ARA.FCL.120 Ведение учета

В дополнение к сведениям, указанным в [ARA.GEN.220\(a\)](#), ОГА также должен включить в свою систему ведения учета результаты экзаменов на знание теории и результаты оценок практических навыков пилотов.

Раздел II

Свидетельства, квалификационные отметки и сертификаты

ARA.FCL.200 Процедуры выдачи, продления срока действия или возобновления свидетельства, квалификационной отметки или сертификата

(а) Выдача свидетельства и квалификационных отметок. ОГА должен выдать свидетельство летного экипажа и соответствующие квалификационные отметки с использованием формы, установленной в [Дополнении I](#) к настоящей Части.

Если пилот намерен совершать полеты за пределы территории Государства на воздушном судне, зарегистрированном в государстве, ОГА должен:

(1) добавить следующее примечание в свидетельство летного экипажа в [пункте XIII](#): "Настоящая Свидетельство автоматически подтверждается на основании дополнения ICAO к настоящему свидетельству"; и

(2) предоставить дополнение ICAO пилоту в печатном или электронном виде.

(б) Выдача сертификатов инструктора и экзаменатора. ОГА должен выдать сертификат инструктора или экзаменатора:

(1) в форме указания соответствующих привилегий в свидетельства пилота согласно установленному в [Дополнении I](#) к настоящей Части; или

(2) в виде отдельного документа, в форме и способом, установленным ОГА.

(с) Внесение сведений в свидетельства экзаменаторами. Прежде чем давать специальное разрешение экзаменатору на продление или возобновление квалификационных отметок или сертификатов, ОГА должен разработать соответствующие процедуры.

(д) Внесение сведений в свидетельства инструкторами. Прежде чем давать специальное разрешение определенным инструкторам на продление квалификационной отметки класса для однодвигательных воздушных судов с поршневым двигателем или для TMG, ОГА должен разработать соответствующие процедуры.

(е) Инструкторы для сертификатов FI(B) или FI(S): ОГА должен разработать соответствующие процедуры для проведения учебных полетов под ARA.FCL.205 Осуществление контроля за экзаменаторами

(а) ОГА должен разработать программу надзора для контроля над деятельностью и показателями экзаменаторов с учетом:

(1) количества экзаменаторов, которых он сертифицировал; и

(2) количества сертифицированных другими компетентными органами экзаменаторов, осуществляющих свои обязанности на территории, где ОГА осуществляет надзор.

(б) ОГА должен вести перечень экзаменаторов, которых он сертифицировал. В перечне необходимо указать обязанности экзаменаторов; он должен быть опубликован и должен обновляться ОГА.

(с) ОГА должен разработать процедуры назначения экзаменаторов для проведения практических экзаменов.

ARA.FCL.210 Информация для экзаменаторов

(а) ОГА должен уведомить о национальных административных процедурах, требованиях относительно защиты персональных данных, обязательств, страхования от несчастных случаев и комиссионных вознаграждений, применяемых на его территории, которые должны использоваться экзаменаторами при проведении практических экзаменов, проверок уровня профессиональной подготовки или оценок компетентности заявителя, в отношении которого ОГА отличается от органа, выдавшего сертификат экзаменатора.

(б) В целях содействия распространению полученной от компетентных органов согласно [пункту \(а\)](#) информации и доступу к ней ОГА должно публиковать указанную информацию в соответствии с предусмотренным им форматом.

(с) ОГА может предоставить экзаменаторам, которых он сертифицировал, и экзаменаторам, сертифицированным другими компетентными органами и осуществляющим свои обязанности на их территории, критерии безопасности, которые должны соблюдаться во время проведения практических экзаменов и проверок уровня профессиональной подготовки на воздушном судне.

ARA.FCL.215 Срок действия

(а) Во время выдачи или возобновления квалификационной отметки или сертификата, ОГА

или, в случае возобновления, экзаменатор, специально уполномоченный ОГА, должен продлить срок действия до конца соответствующего месяца.

(b) При продлении срока действия квалификационной отметки, сертификата инструктора или экзаменатора ОГА или экзаменатор, специально уполномоченный ОГА, должен продлить срок действия квалификационной отметки или сертификата до конца соответствующего месяца.

(c) ОГА или экзаменатор, специально уполномоченный для указанной цели ОГА, должен указать дату истечения срока действия в свидетельствах или сертификатах.

(d) ОГА может разработать процедуры, которые дают право владельцу свидетельства или сертификата осуществлять обязанности в течение максимум 8 недель после успешного завершения соответствующего экзамена/экзаменов в случае, когда соответствующие сведения еще не были внесены в свидетельство или сертификат.

ARA.FCL.220 Процедура повторной выдачи свидетельства пилота

(a) ОГА должен повторно выдать свидетельство, если это необходимо по административным причинам, а также:

(1) после первоначальной выдачи квалификационной отметки; или

(2) если в свидетельствах, указанной в [параграфе XII](#) Дополнения I к настоящей Части, не имеется свободных полей для заполнения.

(b) В новый документ должны переноситься только действительные квалификационные отметки и сертификаты.

ARA.FCL.250 Ограничение, приостановление или отмена свидетельства, квалификационных отметок или сертификатов

(a) Квалификационный орган должен ограничить, приостановить действие или отменить, при необходимости, свидетельство пилота и соответствующие квалификационные отметки или сертификаты в соответствии с [ARA.GEN.355](#) среди прочего в следующих случаях:

(1) получение свидетельства пилота, квалификационной отметки или сертификата посредством фальсификации предоставленных подтверждающих документов;

(2) фальсификация летной книжки и сведений свидетельства или сертификата;

(3) владелец свидетельства больше не выполняет установленные требования [Приложения I](#) (Часть-FCL);

(4) осуществление привилегий свидетельства, квалификационной отметки или сертификата под воздействием алкоголя или наркотиков;

(5) несоблюдение установленных оперативных требований;

(6) доказательство неправильного или мошеннического использования сертификата;

(7) неприемлемая эффективность деятельности экзаменатора по полетам в любой фазе выполнения обязанностей или задач.

(b) ОГА может также ограничить, приостановить или отменить свидетельство, квалификационную отметку или сертификат по письменному запросу владельца свидетельства или сертификата.

(c) Все практические экзамены, проверки уровня профессиональной подготовки или оценки компетентности, проводимые во время приостановления действия или после отмены сертификата экзаменатора, считаются недействительными.

Раздел III Экзамены на знание теории

ARA.FCL.300 Экзаменационные процедуры

(a) ОГА должен принять необходимые меры и установить процедуры, которые позволят заявителям сдавать экзамены на знание теории в соответствии с установленными требованиями [Приложения I](#) (Часть-FCL), -BFCL, SFCL;

(b) В том, что касается ATPPL, MPL, свидетельства пилота коммерческой авиации (CPL) и квалификационных отметок о допуске к полетам по приборам, указанные процедуры должны соответствовать следующим условиям:

(1) Экзамены должны сдаваться в письменной или компьютеризированной форме.

(2) Выбор вопросов для экзамена может осуществляться из европейского центрального банка вопросов (ECQB) и разработанных ОГА в соответствии с принятым методом, который позволяет охватить весь учебный план по каждому предмету. ECQB представляет собой базу данных, содержащую вопросы с вариантами ответов.

(3) Экзамен по предмету "коммуникации" может проводиться отдельно от экзаменов по остальным предметам. Заявитель, который уже успешно сдал один или несколько экзаменов по предмету "коммуникации" по правилам визуального полета (VFR) и по правилам полета по приборам (IFR), не должен повторно сдавать экзамен в соответствующих разделах.

(c) ОГА должен информировать заявителей о языках, используемых во время экзамена.

(d) ОГА должен установить соответствующие процедуры для обеспечения целостности экзаменов.

(e) Если ОГА считает, что заявитель во время экзамена не выполняет экзаменационные процедуры, это должно оцениваться с точки зрения несдачи заявителем экзамена по определенному предмету или всего экзамена в целом.

(f) ОГА должен запретить списывавшим на экзамене заявителям сдавать любые другие экзамены в течение как минимум 12 месяцев с момента сдачи экзамена, на котором был установлен факт их списывания.

Подраздел СС

Особые требования в отношении кабинного экипажа

Раздел I

Удостоверения членов кабинного экипажа

ARA.CC.100 Процедуры относительно удостоверений членов кабинного экипажа

(a) ОГА должен установить процедуры для выдачи, ведения учета и осуществления надзора за удостоверениями членов кабинного экипажа согласно [ARA.GEN.315](#), [ARA.GEN.220](#) и [ARA.GEN.300](#) соответственно.

(b) Удостоверения членов кабинного экипажа должны выдаваться с использованием формата и спецификаций, установленных в [Дополнении II](#) к настоящей Части,

или

(1) ОГА с принятием соответствующего решения,

(2) организацией, утвержденной на это ОГА.

(c) ОГА должен довести до всеобщего сведения следующую информацию:

(1) какие органы выдают удостоверения членов кабинного экипажа на их территории; и

(2) в случае если организация утверждена на осуществление данной функции, перечень таких организаций.

ARA.CC.105 Приостановление или отмена удостоверений членов кабинного экипажа

ОГА должен принять меры в соответствии с [ARA.GEN.355](#), включая приостановление или отмену свидетельства члена кабинного экипажа, как минимум в следующих случаях:

(a) несоблюдение Части-СС или установленных требований Части-ORO и Части-САТ, если были установлены проблемы с безопасностью;

(b) получение или сохранение действительности свидетельства члена кабинного экипажа посредством фальсификации представленных подтверждающих документов;

(с) осуществление привилегий свидетельства члена кабинного экипажа в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;

(d) доказательство неправильного или мошеннического использования свидетельства члена кабинного экипажа.

Раздел II

Организации, осуществляющие подготовку кабинного экипажа или выдающие удостоверения членов кабинного экипажа

ARA.CC.200 Утверждение организаций относительно осуществления подготовки кабинного экипажа или выдачи удостоверений членов кабинного экипажа

(а) Прежде чем выдавать утверждение на обучение кабинного экипажа учебной организации или оператору, выполняющему коммерческие воздушные перевозки, ОГА должен проверить и подтвердить, что:

(1) проведение курсов подготовки организацией, учебные планы и сопутствующие программы соответствуют установленным требованиям **Части-СС**;

(2) тренажеры, используемые организацией, имитируют пассажирский салон типа/типов воздушного судна и технические характеристики оборудования, которое должно эксплуатироваться кабинами экипажем;

(3) тренеры и инструкторы, проводящие учебные занятия, имеют надлежащий опыт и квалификацию по соответствующему учебному предмету.

(b) Если в государстве организации могут быть утверждены на выдачу удостоверений членов кабинного экипажа, ОГА может предоставлять такие утверждения только тем организациям, которые выполняют требования **пункта (а)**. До предоставления указанного утверждения ОГА должен:

(1) оценить способность и степень ответственности организации, которая должна выполнять соответствующие задачи;

(2) гарантировать, что организация располагает документально подтвержденными процедурами для выполнения соответствующих задач, в том числе процедурами для проведения экзамена/экзаменов сотрудниками, квалифицированными для указанной цели и не имеющими конфликта интересов, а также процедурами для выдачи удостоверений членов кабинного экипажа в соответствии с **ARA.GEN.315** и **ARA.CC.100(b)**; и

(3) запросить у организации предоставления информации и документации относительно удостоверений членов кабинного экипажа, которые она выдает, и относительно их владельцев для осуществления ОГА своих задач, связанных с ведением учета, надзором и обеспечением исполнения.

Подраздел АТО

Особые требования в отношении утвержденных учебных организаций (АТОs)

Раздел I

Общие требования

ARA.АТО.105 Программа надзора

Программа надзора для АТОs должна включать в себя контроль нормативов курса, включая выборочный контроль тренировочных полетов со студентами, если это целесообразно в отношении используемого воздушного судна.

ARA.ATO.110 Утверждение перечней минимально необходимого оборудования

Если ОГА получает заявление на утверждение перечня минимально необходимого оборудования согласно пунктам ORO.MLR.105 Приложения III (Часть-ORO) и NCC.GEN.101 Приложения VI (Часть-NCC) к авиационным правилам, он должен действовать в соответствии с пунктом ARO.OPS.205 Приложения II (Часть-ARO) к указанным Правилам.

ARA.ATO.120 Ведение учета

В дополнение к учетным сведениям, необходимым согласно [ARA.GEN.220](#), ОГА должен включить в свою систему ведения учета данные о курсах, предоставляемых АТО, и при необходимости сведения относительно тренажеров FSTDs, используемых для подготовки.

Подраздел FSTD

Особые требования в отношении квалификации летных тренажеров имитации полета (FSTDs)

Раздел I

Общие положения

ARA.FSTD.100 Процедура первоначальной оценки

(а) После получения заявления о выдаче сертификата о квалификации FSTD ОГА должен:

(1) проверить тренажер FSTD, представленный для первоначальной оценки или для повышения квалификации, в соответствии с применяемым основанием для квалификации;

(2) оценить FSTD в указанных областях, которые являются существенными для осуществления процесса обучения, экзамена и проверки уровня профессиональной подготовки членов летного экипажа, в соответствующих случаях;

(3) провести объективные, субъективные и функциональные тесты в соответствии с основанием для квалификации и проверить результаты указанных тестов для разработки руководства по квалификационному испытанию (QTG); и

(4) проверить, выполняет ли организация, которая эксплуатирует FSTD, установленные требования. Это положение не применяется в отношении первоначальной оценки тренажерных устройств для обучения основным бортовым приборам (BITDs).

(б) ОГА должен утвердить QTG после проведения первоначальной оценки FSTD и если все несоответствия в QTG были устранены во исполнение требований компетентного органа. Руководство QTG, принятое в результате процедуры первоначальной оценки, является основным руководством QTG (MQTG) для квалификации FSTD и последующих периодических оценок FSTD.

(с) Основание для квалификации и особые условия.

(1) ОГА может предусмотреть особые условия относительно основания для квалификации FSTD, если соблюдаются требования [ORA.FSTD.210\(a\)](#) и подтверждено, что особые условия гарантируют уровень безопасности эквивалентный уровню, установленному в соответствующей сертификационной спецификации.

(2) Если ОГА, определил особые условия относительно основания для квалификации FSTD, он должен незамедлительно заинтересованным органам. Уведомление должно сопровождаться полным описанием установленных особых условий и оценкой безопасности в целях подтверждения соблюдения уровня безопасности эквивалентного уровню, установленному в соответствующей сертификационной спецификации.

ARA.FSTD.110 Выдача сертификата о квалификации FSTD

(а) После завершения оценки FSTD и если ОГА убежден в том, что тренажер FSTD соответствует установленному основанию для квалификации в соответствии с [ORA.FSTD.210](#) и организация, которая эксплуатирует тренажер, соблюдает установленные требования по сохранению квалификации FSTD в соответствии с [ORA.FSTD.100](#), ОГА должен выдать сертификат

о квалификации FSTD на неограниченный срок с использованием формы, указанной в [Дополнении IV](#) к настоящей Части.

ARA.FSTD.115 Временная квалификация FSTD

(a) В случае внедрения новых программ воздушных судов, если невозможно соблюдение установленных в настоящем Подразделе требований относительно квалификации FSTD, ОГА может выдать временную квалификацию FSTD.

(b) В отношении комплексных пилотажных тренажеров (FFS) временная квалификация может быть предоставлена только для уровня А, В или С.

(c) Указанная временная квалификация действительна до выдачи окончательной квалификации, но в любом случае срок ее действия не должен превышать трех лет.

ARA.FSTD.120 Продление квалификации FSTD

(a) ОГА должен постоянно контролировать организацию, эксплуатирующую тренажер FSTD, для подтверждения того, что:

(1) согласно установленному плану в течение периода, равного 12 месяцам, проводится полный комплекс тестов MQTG;

(2) результаты периодических оценок соответствуют квалификационным стандартам, датированы и сохранены; и

(3) имеется система контроля конфигурации для обеспечения постоянной целостности аппаратного оборудования и программного обеспечения квалифицированного FSTD.

(b) ОГА должен проводить периодические оценки FSTD в соответствии с процедурами, определенными в [ARA.FSTD.100](#). Указанные оценки должны осуществляться:

(1) каждый год в отношении комплексного пилотажного тренажера (FFS), летного тренажера (FTD) или тренажера для отработки техники пилотирования и навигации (FNPT); началом каждого периода, равного 12 месяцам, является дата первоначальной квалификации. Периодическая оценка FSTD должна проводиться в течение 60 дней, предшествующих окончанию двенадцатимесячного периода периодической оценки;

(2) каждые 3 года в отношении BITD.

ARA.FSTD.130 Изменения

(a) При получении заявления на внесение изменений в сертификат о квалификации FSTD ОГА должен соблюдать установленные элементы требований процедуры первоначальной оценки согласно [ARA.FSTD.100\(a\)](#) и [\(b\)](#).

(b) ОГА может провести особую оценку в результате существенных изменений или если тренажер FSTD больше не эксплуатируется на уровне первоначальной квалификации.

(c) ОГА должен постоянно проводить особую оценку до предоставления тренажеру FSTD более высокого уровня квалификации.

ARA.FSTD.135 Замечания о несоответствии и корректирующие меры - Сертификат о квалификации FSTD

ОГА должен при необходимости ограничить, приостановить или отменить сертификат о квалификации FSTD в соответствии с [ARA.GEN.350](#) среди прочего в следующих случаях:

(a) получение сертификата о квалификации FSTD посредством фальсификации представленных подтверждающих документов;

(b) организация, эксплуатирующая FSTD, больше не подтверждает, что тренажер FSTD соответствует основанию для квалификации; или

(c) организация, эксплуатирующая FSTD, больше не выполняет установленные требования [Части-ORA](#).

ARA.FSTD.140 Ведение учета

В дополнение к учетным сведениям, требуемым в [ARA.GEN.220](#), ОГА должен вести и обновлять перечень квалифицированных под его руководством тренажеров FSTDs с указанием сроков подлежащих проведению и уже проведенных оценок.

Подраздел AeMC
Особые требования в отношении медицинских центров (AeMCs)

Раздел I
Общие положения

ARA.AeMC.110 Процедура первоначальной сертификации

Процедура сертификации AeMC должна выполняться в соответствии с положениями, установленными в [ARA.GEN.310](#).

ARA.AeMC.150 Замечания о несоответствии и корректирующие меры - AeMC

Без ущерба [ARA.GEN.350](#) замечания о несоответствии первого уровня включают в себя, среди прочего, следующее:

- (a) отсутствие руководителя AeMC;
- (b) неспособность гарантировать соблюдение медицинской тайны в отношении медицинских сведений; и
- (c) непредоставление ОГА медицинских и статистических данных в целях надзора.

Подраздел MED
Особые требования в отношении медицинского освидетельствования

Раздел I
Общие положения

ARA.MED.120 Медицинские эксперты

ОГА должен назначить одного или нескольких медицинских экспертов для выполнения задач, указанных в настоящем Разделе. Медицинский эксперт должен обладать квалификацией врача и получить соответствующую свидетельство, также он должен:

- (a) обладать как минимум пятилетним опытом работы в области медицины, полученным после окончания высшего учебного заведения;
- (b) обладать специальными знаниями и опытом в области авиационной медицины; и
- (c) пройти специальную подготовку в области медицинского сертификата.

ARA.MED.125 Передача на рассмотрение свидетельствующему органу

Если авиамедицинский центр (AeMC) или авиамедицинский эксперт (AME) передали решение о пригодности заявителя по состоянию здоровья свидетельствующему органу:

- (a) медицинский эксперт или медицинский персонал, назначенный ОГА, должен провести оценку соответствующей медицинской документации и запросить дополнительные медицинские документы, обследования и анализы, при необходимости; и
- (b) медицинский эксперт должен определить пригодность заявителя по состоянию здоровья для выдачи медицинского сертификата с одним или несколькими ограничениями при необходимости.

ARA.MED.130 Формат медицинского сертификата

Медицинский сертификат должен соответствовать следующим требованиям:

- (a) Содержание
 - (1) Государство, в котором была выдана Свидетельство пилота или было подано заявление на ее получение (I);
 - (2) Класс медицинского сертификата (II);

(3) Номер сертификата, начиная с кода страны ООН государства, в котором была выдана Свидетельство пилота или было подано заявление на ее получение, с последующим кодом, состоящим из арабских цифр и/или букв латинского алфавита (III);

(4) Имя и фамилия владельца (IV);

(5) Гражданство владельца (VI);

(6) Дата рождения владельца: (дд/мм/гггг) (XIV);

(7) Подпись владельца (VII);

(8) Ограничение/ограничения (XIII);

(9) Дата истечения срока действия медицинского сертификата (IX) для:

(i) коммерческих воздушных перевозок пассажиров на воздушных судах с одним пилотом класса 1;

(ii) других коммерческих перевозок класса 1;

(iii) класса 2;

(iv) LAPL;

(10) Дата медицинского обследования;

(11) Дата проведения последней электрокардиограммы;

(12) Дата проведения последней аудиограммы;

(13) Дата выдачи и подпись АМЕ или медицинского эксперта, который выдал сертификат.

Сюда могут быть добавлены врачи общей практики (GMP), если они обладают компетенцией на выдачу медицинских сертификатов в рамках национального законодательства государства-члена ЕС, в котором была выдана Свидетельство.

(14) Печать или штамп (XI).

(b) Материал: За исключением свидетельства LAPL, выданной GMP, документ или иной используемый материал должны предупреждать или сразу указывать на любые изменения или стирание информации. Внесение или удаление любой информации в бланке формы должно быть одобрено свидетельствующим органом.

(c) Язык: Сертификаты должны быть составлены на национальном языке/языках и на английском языке, и других языках, которые свидетельствующий орган считает приемлемыми.

(d) Все даты в медицинском сертификате должны быть записаны в формате дд/мм/гггг.

ARA.MED.135 Медицинские бланки форм

ОГА должен использовать бланки форм для:

(a) заявления на получение медицинского сертификата;

(b) отчетов об обследовании для заявителей класса 1 и класса 2; и

(c) отчетов об обследовании для заявителей свидетельства пилота легких воздушных судов (LAPL).

ARA.MED.145 Уведомление GMP компетентного органа

ОГА, при необходимости, должен установить процедуру уведомления для врачей общей практики (GMPs) в целях гарантии того, что они осведомлены о медицинских требованиях, установленных в [MED.B.095](#).

ARA.MED.150 Ведение учета

(a) В дополнение к учетным сведениям, требуемым в [ARA.GEN.220](#), ОГА должен включить в свою систему ведения учета подробные сведения медицинских обследований и оценок, представленных AMEs, AeMCs или GMPs.

(b) Все медицинские сведения о владельцах свидетельства должны храниться в течение минимум 10 лет после истечения срока действия последнего медицинского сертификата.

(c) Для целей медицинских оценок и стандартизации медицинские сведения с письменного согласия заявителя/владельца свидетельства должны быть доступны:

(1) авиамедицинскому центру (AeMC), авиамедицинскому эксперту (AME) или врачу общей практики (GMP) в целях завершения медицинской оценки;

(2) комиссии по медицинскому переосвидетельствованию, которая может быть утверждена

ОГА для вторичного пересмотра пограничных случаев;

(3) соответствующим медицинским специалистам в целях завершения медицинской оценки;

(4) медицинскому эксперту компетентного органа другого государства-члена ЕС в целях совместного надзора;

(5) соответствующему заявителю/владельцу свидетельства по их письменному запросу; и

(6) после анонимизации заявителя/владельца свидетельства Агентству в целях стандартизации.

(d) ОГА может предоставлять медицинские сведения для иных целей, не указанных в [пункте \(с\)](#), в рамках национального законодательства.

(e) ОГА должен вести списки:

(1) всех АМЕС, которые являются владельцами действительного сертификата, выданного указанным органом; и

(2) в соответствующих случаях, всех GMPs, действующих в качестве АМЕС на их территории.

Указанные списки по запросу могут быть переданы другим договаривающим государствам.

ARA.MED.160 Обмен информацией о медицинских сертификатах посредством центрального хранилища

(a) ОГА должно создать центральное хранилище, и осуществлять управление им.

(b) Для целей медицинской сертификации и надзора за заявителями на получение и обладателями медицинских сертификатов класса 1 и для надзора за АМЕС и АеМСс, лица, указанные в [пункте \(с\)](#), должны обмениваться через EAMR следующей информацией:

(1) основными данными о заявителе на получение или владельце медицинского сертификата класса 1: свидетельствующий орган; фамилия и имя; дата рождения; гражданство; адрес электронной почты и номер одного или нескольких документов, удостоверяющих личность (национальная идентификационная карта или паспорт), предоставленных заявителем;

(2) данные о медицинском сертификате класса 1: дата медицинского обследования или, если медицинское обследование не завершено, дата начала медицинского обследования; даты выдачи и истечения срока действия медицинского сертификата класса 1; место обследования; статус ограничений; статус указанного сертификата (новый, опубликованный, приостановленный или отмененный); уникальный идентификационный номер медицинского эксперта свидетельствующего органа; АМЕ или АеМС, выдающие указанный сертификат, и ОГА.

(c) Для целей [пункта \(b\)](#) следующие лица должны иметь доступ к EAMR и содержащейся в нем информации:

(1) медицинские эксперты свидетельствующего органа заявителя на получение или владельца медицинского сертификата класса 1, а также любой другой уполномоченный персонал указанного органа, которому поручено создание учетных записей в отношении указанного заявителя или владельца или управление ими согласно требованиям настоящего Регламента;

(2) АМЕС и должным образом уполномоченный персонал АеМСс, которым указанный заявитель или владелец предоставил заявление в соответствии с [пунктом MED.A.035\(b\)\(2\)](#);

(3) любой должным образом уполномоченный персонал компетентного органа, ответственный за надзор над АМЕС или АеМСс, проводящими медицинские оценки указанных заявителей или владельцев.

В дополнение к этому, ОГА и национальные компетентные органы могут предоставить доступ к EAMR и к хранящейся в нем информации другим лицам, если это требуется в целях обеспечения надлежащего функционирования EAMR, в частности, его технического обслуживания. В этом случае ОГА или соответствующий национальный орган должен гарантировать, что указанные лица должным образом уполномочены и квалифицированы, что их доступ ограничивается тем, что необходимо в целях, для которых им предоставлен доступ, и что они прошли предварительную подготовку по вопросам действующего законодательства в области защиты персональных данных и соответствующих мер безопасности. Всякий раз, когда ОГА

предоставляет лицу такой доступ, он должен быть заранее проинформирован.

(d) Свидетельствующие органы, АМЕs и AeMCs, указанные в [пункте \(с\)](#), каждый раз незамедлительно после обследования заявителя на получение или владельца медицинского сертификата класса 1 должны вносить в EAMR данные, указанные в [пункте \(b\)](#), или обновлять указанные данные при необходимости.

(e) Если данные представляют собой персональные данные, , они каждый раз после ввода или обновления указанных данных должны, информировать об этом заявителя на получение или владельца сертификата класса 1.

(f) ОГА должно гарантировать целостность и безопасность EAMR и содержащейся в нем информации с помощью соответствующей информационно-технологической инфраструктуры. По согласованию с национальными компетентными органами оно должно создать и применять протоколы и технологические меры, необходимые для обеспечения того, что доступ к EAMR и содержащейся в нем информации является законным и безопасным.

(g) ОГА должно гарантировать, что любая информация, содержащаяся в EAMR, удаляется по истечении 10 лет. Указанный срок исчисляется с даты истечения срока действия последнего сертификата класса 1, выданного в отношении соответствующего заявителя или владельца, или с даты последнего внесения или обновления данных в отношении указанного заявителя или владельца, в зависимости от того, какая дата является более поздней.

(h) ОГА должно гарантировать, что заявители на получение или владельцы медицинских сертификатов класса 1 могут получить доступ к любой относящейся к ним информации, содержащейся в EAMR, и что они проинформированы о том, что они могут запросить исправление или удаление такой информации. Свидетельствующие органы должны рассматривать такие запросы и, если они считают, что соответствующая информация является неверной или не требующейся для целей, определенных в [пункте \(b\)](#), гарантировать исправление или удаление указанной информации.

Раздел II Медицинские эксперты (AMEs)

ARA.MED.200 Процедуры для выдачи, продления срока действия, возобновления или изменения сертификата АМЕ

(a) В отношении процедуры сертификации для АМЕ применяются положения, установленные в [ARA.GEN.315](#). До выдачи сертификата ОГА должен получить доказательство того, что врачебная практика АМЕ должным образом оборудована для проведения медицинских обследований в рамках сферы применения запрашиваемого сертификата АМЕ.

(b) Если ОГА считает, что АМЕ выполняет установленные требования, он должен выдать, продлить срок действия, возобновить или изменить сертификат АМЕ на срок, не превышающий трех лет, с использованием формы, установленной в [Дополнении VII](#) к настоящей Части.

ARA.MED.240 Врачи общей практики (GMPs), действующие в качестве АМЕs

ОГА должен уведомить компетентные органы других договаривающихся государств, если на его территории медицинские обследования для LAPL могут проводить врачи общей практики (GMPs).

ARA.MED.245 Непрерывный надзор АМЕs и GMPs

При разработке программы непрерывного надзора, указанного в [ARA.GEN.305](#), ОГА должен принять во внимание количество АМЕs и GMPs, которые осуществляют обязанности на территории, где ОГА осуществляет надзор.

ARA.MED.250 Ограничение, приостановление или отмена сертификата АМЕ

(a) ОГА должен ограничить, приостановить или отменить сертификат АМЕ в случае:

(1) если АМЕ больше не выполняет установленные требования;

- (2) невыполнения критериев для сертификации или текущей сертификации;
- (3) отсутствия медицинских учетных сведений или предоставления неверных данных или информации;
- (4) фальсификации медицинских сведений, сертификатов или документации;
- (5) сокрытия фактов, связанных с заявлением или владельцем медицинского сертификата, или неверных или сфальсифицированных заявлений или объяснений ОГА;
- (6) если замечания о несоответствии, полученные в результате аудиторской проверки врачебной практики АМЕ, не были устранены; и
- (7) по запросу сертифицированного АМЕ.

(b) Сертификат АМЕ автоматически отменяется при следующих обстоятельствах:

- (1) отмена медицинской свидетельства о допуске к врачебной практике; или
- (2) исключение из медицинского реестра.

ARA.MED.255 Меры принудительного характера

Если в рамках надзора или посредством иных методов установлено несоответствие AeMC, АМЕ или GMP, свидетельствующий орган должен иметь в распоряжении процедуру пересмотра медицинских сертификатов, выданных указанными AeMC, АМЕ или GMP, и он может признать их недействительными, если это необходимо для обеспечения безопасности полета.

Раздел III Медицинское освидетельствование

ARA.MED.315 Пересмотр медицинских заключений

Свидетельствующий орган должен располагать процедурой для:

- (a) пересмотра заключений обследований и оценок, полученных от AeMCs, АМЕs и GMPs, и информирования их о любых противоречиях, недочетах и ошибках, допущенных в процессе оценки; и
- (b) содействия АМЕs и AeMCs по их запросу в принятии решения о медицинской пригодности в спорных делах.

ARA.MED.325 Процедура вторичного пересмотра

Для пересмотра пограничных и спорных дел ОГА должен установить процедуру с привлечением независимых врачей-консультантов, обладающих опытом в области авиационной медицины, для проверки пригодности заявителей по состоянию здоровья для выдачи медицинского сертификата и для выдачи соответствующих рекомендаций.

ARA.MED.330 Особые медицинские обстоятельства

(a) Если устанавливается наличие новой медицинской техники, лекарственных средств или медицинских процедур и вследствие этого может быть оправдано признание заявителей, которые не соответствуют требованиям, пригодными по состоянию здоровья, могут проводиться исследования для получения доказательства безопасного осуществления привилегий свидетельства.

(b) Для проведения исследования ОГА в сотрудничестве с другим, как минимум, одним ОГА может разработать и оценить протокол медицинской оценки, на основании которого указанные компетентные органы могут выдать определенное количество медицинских сертификатов пилота с определенными ограничениями.

(c) AeMCs и АМЕs могут выдавать медицинские сертификаты на основе протокола исследования только, если имеются соответствующие указания компетентного органа.

(d) Протокол должен быть согласован между соответствующими компетентными органами и должен включать в себя как минимум следующее:

- (1) оценку рисков;
- (2) обзор литературных источников и оценку в целях подтверждения того, что выдача

медицинского сертификата на основе протокола исследования не скажется на безопасном осуществлении привилегий свидетельства;

(3) подробные критерии выбора для пилотов, которые допускаются до протокола;

(4) ограничения, которые должны быть указаны в медицинском сертификате;

(5) процедуры контроля, которые должны быть имплементированы соответствующими компетентными органами;

(6) определение срока завершения действия протокола.

(e) Протокол должен соответствовать существенным этическим принципам.

(f) Осуществление привилегий свидетельства владельцами свидетельства с медицинским сертификатом, выданным на основе протокола, должно ограничиваться полетами на воздушном судне, зарегистрированном в государствах, участвующих в протоколе исследования. Указанное ограничение должно быть указано в медицинском сертификате.

(g) Участвующие компетентные органы должны:

(1) предоставить ОГА:

(i) протокол исследования до его внедрения;

(ii) сведения и квалификации назначенного координационного центра каждого участвующего компетентного органа;

(iii) документально подтвержденные отчеты о регулярных оценках его эффективности;

(2) в целях информирования AeMCs и AMEs предоставить им в пределах их юрисдикции подробное описание протокола до его имплементации.

Подраздел DTO

Особые требования относительно заявленных учебных организаций (DTOs)

ARA.DTO.100 Заявление, подаваемое ОГА

(a) При получении заявления от DTO ОГА должен проверить, что заявление содержит всю информацию, определенную в [пункте DTO.GEN.115](#) Приложения VIII (Часть-DTO), и подтвердить получение заявления, включая присвоение представителю DTO индивидуального идентификационного номера DTO.

(b) Если в заявлении не содержится вся требуемая информация или содержится информация, указывающая на несоблюдение требований [Приложения I](#) (Часть-FCL) и [Приложения VIII](#) (Часть-DTO) к настоящим правилам или требований к BFCL, SFCL, в соответствии с [пунктом ARA.GEN.350\(da\)](#).

ARA.DTO.105 Изменения заявлений

При получении уведомления об изменении информации, содержащейся в заявлении DTO, ОГА должен действовать в соответствии с [пунктом ARA.DTO.100](#).

ARA.DTO.110 Проверка соответствия программы подготовки

(a) После получения программы подготовки DTO и любых изменений указанной программы в соответствии с [пунктом DTO.GEN.115\(c\)](#) Приложения VIII (Часть-DTO) или после получения заявки на утверждение программы подготовки DTO в соответствии с [пунктом DTO.GEN.230\(c\)](#) указанного Приложения, ОГА должен проверить соответствие указанных программ подготовки требованиям [Приложения I](#) (Часть-FCL), к BFCL, к SFCL.

(b) Если программа подготовки DTO и любые ее последующие изменения соответствуют указанным требованиям, ОГА должен проинформировать об этом представителя DTO в письменной форме или в случае, указанном в [пункте DTO.GEN.230\(c\)](#) Приложения VIII (Часть-DTO), утвердить программу подготовки. Для указанного утверждения он должен использовать форму, содержащуюся в [Дополнении VIII](#) к настоящему Приложению (Часть-ARA).

(c) В случае несоответствия требованиям ОГА должен действовать в соответствии с [пунктом ARA.GEN.350\(da\)](#) или в случае, указанном в [пункте DTO.GEN.230\(c\)](#) Приложения VIII

(Часть-DTO), отклонить заявку на утверждение программы подготовки.

Дополнение I к приложению VI

Дополнение I к приложению VI (Part ARA) Свидетельство летного экипажа

Свидетельство летного экипажа, выданная государством в соответствии с [Приложением I](#) (Часть-FCL), BFCL, SFCL, должно соответствовать следующим спецификациям:

(a) Содержание. Приведенный номер элемента должен всегда указываться совместно с заглавием элемента. [Пункты I - XI](#) являются "постоянными" элементами, [пункты XII - XIV](#) являются "изменяемыми" элементами, которые могут указываться на отдельной или отделяемой части главной формы. Любая отдельная или отделяемая часть должна быть четко идентифицирована в качестве части свидетельства.

(1) Постоянные элементы:

(I) Государство, выдающее свидетельство;

(II) наименование свидетельства;

(III) порядковый номер свидетельства, начинающийся с кода страны ООН государства, выдающего свидетельство, за которым следует "FCL", "BFCL" или "SFCL", в соответствующих случаях, и код, состоящий из арабских цифр и/или букв латинского алфавита;

(IV) фамилия и имя владельца (с использованием букв латинского алфавита, даже если алфавит, используемый в национальном языке/языках, не является латинским);

(IVa) дата рождения;

(V) адрес владельца;

(VI) гражданство владельца;

(VII) подпись владельца;

(VIII) ОГА и, при необходимости, условия, при которых выдано Свидетельство;

(IX) сертификация действительности и авторизация в отношении предоставленных привилегий;

(X) подпись сотрудника, выдающего свидетельство, и дата выдачи; и

(XI) штамп или печать компетентного органа.

(2) Изменяемые элементы:

(XII) квалификационные отметки, сертификаты и в отношении аэростатов и планеров, обязанности: класс, тип, сертификаты инструктора и т.д., с указанием даты истечения срока действия при необходимости. Обязанности радиотелефонии (R/T) могут указываться в форме свидетельства или в отдельном сертификате;

(XIII) примечания: т.е. специальные примечания, относящиеся к ограничениям и отметкам в отношении привилегий, включая отметки о языковой компетентности, примечания об автоматическом подтверждении свидетельства, а также квалификационные отметки для воздушного судна [Приложения II](#), когда они используются для коммерческой воздушной перевозки; и

(XIV) любые другие сведения, требуемые ОГА (например, место рождения/место происхождения).

(b) Материал. Бумага (пластик) или иной используемый материал должны предупреждать или сразу указывать на любые изменения или стирание информации. Внесение или удаление любой информации в бланке формы должно быть одобрено ОГА.

(c) Язык. Свидетельства должны быть составлены на национальном языке/языках и на английском языке, и других языках, которые орган выдающий свидетельства считает приемлемыми.

<p>Наименование и логотип компетентного органа (английский язык и любой другой установленный ОГА язык/языки)</p> <p>Кыргызская Республика</p> <p>СВИДЕТЕЛЬСТВО ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА (английский язык и любой другой установленный ОГА язык/языки)</p> <p>Выдана в соответствии с Частью-FCL/BFCL/SFCL (пункты, которые не применяются, должны быть удалены)</p> <p>Настоящая Свидетельство соответствует стандартам ICAO, за исключением привилегий LAPL и EIR (английский язык и любой другой установленный ОГА язык/языки)</p> <p>Форма 141, Издание 2</p>		<p>Требования</p> <p>Размер каждой страницы должен соответствовать одной восьмой А4</p>
---	--	---

Страница 2

I	Выдающее Государство		Требования
III	Номер свидетельства		Порядковый номер свидетельства всегда начинается с кода страны ООН государства, выдающего свидетельство, за которым следует "FCL", "BFCL" или "SFCL" в соответствующих случаях.
IV	Фамилия и имя владельца		
IVa	Дата рождения (см. указания)		Должен использоваться стандартный формат даты: дд/мм/гггг.
XIV	Место рождения		
V	Адрес владельца: Улица, город, область, почтовый код		
VI	Гражданство		
VII	Подпись владельца		
VIII	Выдающий ОГА Например, настоящая Свидетельство CPL(A) была выдана на основании свидетельства ATPL, выданной (кем) _____ . (третья страна) _		

X	Подпись выдающего сотрудника и дата		
XI	Штамп или печать выдающего компетентного органа		

Страница 3

II	Наименование свидетельства, дата первоначальной выдачи и код страны		Используемые сокращения должны соответствовать сокращениям, применяемым в Части-FCL (например, PPL(H), ATPL(A) и т.д.), Части-BFCL и Части-SFCL Должен использоваться стандартный формат даты: дд/мм/гггг.
IX	Действительность: Обязанности свидетельства должны осуществляться только, если владелец является обладателем действительного медицинского сертификата для необходимой обязанности. В целях установления личности владельца свидетельства при нем всегда должен находиться документ с фотографией.		Вид указанного документа не установлен, но за пределами территории государства, выдавшего свидетельство, будет достаточно паспорта.
XII	Обязанности радиотелефонии: Владелец настоящей свидетельства обладает подтвержденной компетентностью для эксплуатации оборудования R/T на борту самолета в .. (указать язык/языки).		
XIII	Примечания: Языковая компетентность: (язык/языки, уровень, дата срока действия)		Здесь указывается вся необходимая дополнительная информация относительно свидетельства и привилегий, установленных Директивами/Регламенами ICAO, Авиационными правилами Кыргызской республики. Необходимо указать отметки о языковой компетентности, уровень и дату срока действия. В отношении LAPL: LAPL, не выданный в соответствии со стандартами ICAO В отношении SPL, Обязанности, касающиеся высшего пилотажа и полета в облаках на планере, а также методов запуска, должны осуществляться в соответствии с пунктами SFCL.155, SFCL.200 и SFCL.215 Приложения III

Дополнительные страницы - Требования

Страницы 1, 2 и 3 свидетельства должны соответствовать формату, установленному в образце согласно настоящему пункту. ОГА должен включить дополнительные, специально разработанные страницы с таблицами, которые должны содержать как минимум следующую информацию:

- квалификационные отметки, сертификаты, заключения и обязанности;
- даты истечения срока действия квалификационных отметок и привилегий, предусмотренных в сертификате инструктора и экзаменатора;
- даты экзамена или проверки;
- примечания и ограничения (эксплуатационные ограничения);
- поля для номера сертификата экзаменатора/инструктора и, при необходимости, для подписи;
- сокращения.

Указанные дополнительные страницы предназначены для использования ОГА или специально уполномоченными инструкторами или экзаменаторами.

Сведения о первоначальной выдаче квалификационных отметок или сертификатов указываются ОГА. Сведения о продлении срока действия или возобновлении квалификационных отметок или сертификатов могут указываться ОГА или специально уполномоченными инструкторами или экзаменаторами.

Эксплуатационные ограничения должны указываться в поле "Примечания и Ограничения" согласно соответствующей обязанности об ограничении, например, сдан практический экзамен IR со вторым пилотом, ограниченные обязанности на подготовку для типа воздушного судна 1.

Квалификационные отметки, срок действия которых не продлен, могут быть удалены из свидетельства ОГА.

Дополнение I к приложению VI (Part ARA) Электронное Свидетельство авиационного персонала (KG)

Свидетельства, выданные авиационному персоналу, согласно данному дополнению, могут выдаваться в электронном виде на автономных мобильных электронных устройствах визуального отображения информации (мобильные телефоны, планшеты или другие мобильные устройства) в соответствии с требованиями, изложенными в настоящем дополнении.

- (a) Электронное свидетельство, должно обеспечивать, чтобы другие договаривающиеся государства могли легко определить предоставляемые свидетельствами права и срок действия квалификационных отметок.
- (b) Информация, указанная в свидетельствах, воспроизводит информацию, содержащуюся в электронных записях полномочного органа по выдаче свидетельств, а также содержит стандартную форму 4 в соответствии с этим дополнением.
- (c) Свидетельство имеет цифровую подпись выдавшего свидетельство должностного лица полномочного органа по выдаче свидетельств, и в нем указываются самая последняя дата и время выдачи.
- (d) Цифровые подписи на свидетельствах соответствуют признанным международным стандартам и имеют соответствующий уровень защиты.
- (e) Сведения, указанные в свидетельстве, выводятся на автономные мобильные электронные устройства визуального отображения информации.
- (f) Отображаемое изображение свидетельства содержит соответствующие активные защитные элементы, отличающие его от статического изображения.
- (g) Свидетельство включает аббревиатуру "ICAO" ("ИКАО") в качестве гиперссылки на

- электронное отображение свидетельства на английском языке в соответствии со стандартной формой 4, приведенной в данном дополнении
- (h) Расположение пунктов. Видимое изображение свидетельства воспроизводит формулировки и расположение пунктов на английском языке, соответствующие стандартной форме 4, приведенной в данном дополнении.
 - (i) Онлайн-овая и офлайн-овая 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 офлайн с помощью средства, не создающего излишних трудностей для государства (государств), проверяющего(их) подлинность или действительность свидетельства. Примечание.
 - (j) Медицинские заключения. Свидетельство включает, когда это применимо, действующее медицинское заключение с указанием класса, даты истечения срока действия и любых медицинских ограничений, которые полномочный орган по выдаче свидетельств сочтет уместными.
 - (k) Дополнительная вспомогательная информация. При добавлении вспомогательной информации в свидетельство она также включается в раздел "Дополнительная вспомогательная информация" стандартной формы, приведенной в Форма 4

Форма 4 составляется на английском языке.

Electronic personnel licence		
General	I	Name of State (in bold type);
	II	Title of licence (in very bold type);
	III	Serial number of the licence, in Arabic numerals, given by the authority issuing the licence;
Personnel information	IVa	Photograph of holder; ¹
	IVb	Name of holder in full (in Roman alphabet also if script of national language is other than Roman);
	IVc	Date of birth (dd-mm-yyyy);
	V	Address of holder if desired by the State;
	VI	Nationality of holder;
	VII	Script signature of holder;
Issuing Authority	VIII	Authority and, where necessary, conditions under which the licence is issued;
	IX	Certification concerning validity and authorization for holder to exercise privileges appropriate to the licence;
	X	Digital signature of officer issuing the licence and the date and time of such issue;
	XIa	Seal or stamp of authority issuing the licence;
	XIb	Date and time of last synchronization with the server of the Licensing Authority;
	XIc	Machine readable code to retrieve authentication data;
Ratings	XII	Ratings, e.g. category, class, type of aircraft, airframe, aerodrome control, etc.;
Remarks	XIII	Remarks, i.e. special endorsements relating to limitations and endorsements for privileges, including an endorsement of language proficiency, and other information required in pursuance to Article 39 of the Chicago Convention;
	XIV	Any other details desired by the State issuing the licence;
Medical Assessment	XVa	Class (1, 2 or 3);
	XVb	Expiry date (dd-mm-yyyy);
	XVc	Special medical limitations ² , if any;

Electronic personnel licence		
Additional Supplementary Information	XVIa	
	XVIb	
	XVIc	

Дополнение II
к Приложению VI части-ARA

Формат
для удостоверений членов кабинного экипажа

Удостоверения членов кабинного экипажа, выданные в соответствии с Частью-СС в государстве, должны соответствовать следующим спецификациям:

<p>1. УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА Выдано в соответствии с Частью-СС</p> <p>2. Идентификационный номер: 3. Выдающее государство: 4. Полное фамилия и имя владельца: 5. Дата и место рождения: 6. Гражданство: 7. Подпись владельца: 8. ОГА: 9. Выдающий орган: официальная печать, штамп или логотип 10. Подпись выдающего сотрудника: 11. Дата выдачи: 12. Владелец может осуществлять обязанности члена кабинного экипажа на воздушном судне, занятом в коммерческих воздушных перевозках, только, если он/она соблюдает требования Части-СС относительно текущей пригодности по состоянию здоровья и действительных квалификаций типа воздушного судна.</p> <p>Форма 142, Издание 1</p>

Указания:

(a) Удостоверение члена кабинного экипажа должно включать в себя все элементы, определенные в Форме 142, в соответствии с перечисленными и описанными выше [пунктами 1 - 12](#).

(b) Размер должен составлять 105 мм × 74 мм (одна восьмая A4) или 85 мм × 54 мм, используемый материал должен предупреждать или сразу указывать на любые изменения или стирание информации.

(c) Документ должен быть составлен на английском языке или любом другом языке,

который ОГА сочтет приемлемым.

(d) Документ должен выдаваться ОГА или организацией, утвержденной на выдачу удостоверений членов кабинного экипажа. В последнем случае необходимо указать ссылку на утверждение ОГА государства-члена ЕС.

(e) Удостоверение члена кабинного экипажа признается во всех государствах-членах ЕС, не нужно менять документ при осуществлении деятельности в другом государстве-члене ЕС.

Пункт 1: Наименование "УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЛЕНА КАБИННОГО ЭКИПАЖА" и ссылка на Часть-СС.

Пункт 2: Идентификационный номер удостоверения должен начинаться с кода страны ООН государства-члена ЕС, за которым следуют, как минимум, две последние цифры года выдачи и индивидуальный номер в соответствии с кодом, установленным ОГА (например, BE-08-xxxx).

Пункт 3: Государство-член ЕС, в котором выдано удостоверение.

Пункт 4: Полная фамилия и имя так, как они указаны в официальном документе владельца, удостоверяющем его личность.

Пункты 5 и 6: Дата и место рождения, а также гражданство, указанные в официальном документе владельца, удостоверяющем его личность.

Пункт 7: Подпись владельца.

Пункт 8: Необходимо указать идентификационные данные компетентного органа государства-члена ЕС, в котором выдано удостоверение (полное наименование компетентного органа, почтовый адрес, и официальная печать, штамп или логотип, в соответствующих случаях).

Пункт 9: Если ОГА является выдающим органом, необходимо указать термины "ОГА" и поставить официальную печать, штамп или логотип. В указанном случае ОГА может определить, должна ли ставиться его официальная печать, штамп или логотип в **пункте 8**.

Пункт 10: Подпись сотрудника, действующего от лица выдающего органа.

Пункт 11: Необходимо использовать стандартный формат даты: день/месяц/год (например, 22/02/2008).

Пункт 12: То же самое предложение на английском и его полный и точный перевод на любые другие языки, которые ОГА считает приемлемыми.

**Дополнение III
к Приложению VI части-ARA**

СЕРТИФИКАТ ДЛЯ УТВЕРЖДЕННЫХ УЧЕБНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ (ATOs)

Кыргызская Республика (*)

ОГА

СЕРТИФИКАТ УТВЕРЖДЕННОЙ УЧЕБНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

[РЕГИСТРАЦИОННЫЙ НОМЕР СЕРТИФИКАТА]

В соответствии с **Авиационными** правилами _____ (ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ Внесите коррективы) и с учетом условий, определенных ниже, [ОГА] настоящим удостоверяет

[НАИМЕНОВАНИЕ УЧЕБНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ]

[АДРЕС УЧЕБНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ]

в качестве учебной организации, сертифицированной согласно **Части-ORA**, с привилегиями на проведение курсов обучения **Части-FCL**, в том числе на использование тренажеров FSTDs, перечисленных в прилагаемом утверждении курса обучения/курсов обучения **Части-**

BFCL/курсов обучения Части-SFCL [ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ ВНЕСИТЕ КОРРЕКТИВЫ].

УСЛОВИЯ:

Настоящий сертификат ограничен привилегиями и областью проведения курсов обучения, в том числе использованием тренажеров FSTDs, перечисленных в прилагаемом утверждении курса обучения.

Настоящий сертификат действует до тех пор, пока утвержденная организация соблюдает требования Части-ORA, Части-FCL Части-BFCL, Часть-SFCL [ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ ВНЕСИТЕ КОРРЕКТИВЫ] и других применяемых регламентов.

В соответствии с изложенными условиями настоящий сертификат сохраняет юридическую силу до тех пор, пока он не будет возвращен, отменен, ограничен, приостановлен или аннулирован.

Дата выдачи:

Подпись:

[ОГА]

Сертификат утвержденной учебной организации

Утверждение курса обучения

Приложение к сертификату АТО N:

[Регистрационный номер сертификата]

[Наименование учебной организации]

получила обязанности на предоставление и проведение следующих курсов обучения Части-FCL/Части-BFCL/Части-SFCL [ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ ВНЕСИТЕ КОРРЕКТИВЫ] и на использование следующих тренажеров FSTDs:

Курс обучения	Используемые тренажеры FSTDs, включая буквенный код ⁽¹⁾
⁽¹⁾ в соответствии с указаниями в сертификате о квалификации	

Настоящее утверждение курса обучения действует до тех пор, пока:

(а) сертификат АТО не будет возвращен, отменен, ограничен, приостановлен или аннулирован; и

(б) все действия осуществляются в соответствии с требованиями Части-ORA, Части-FCL, Части-BFCL, Части-SFCL [ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ ВНЕСИТЕ КОРРЕКТИВЫ], других применяемых правил и, при необходимости, в соответствии с процедурами, установленными в документации организации, требуемой согласно Части-ORA.

Дата выдачи:
Подпись: [ОГА]

Форма 143, Издание 2

Дополнение IV
к Приложению VI части-ARA

**Сертификат
о квалификации тренажерного устройства имитации полета**

Введение

В отношении сертификата о квалификации FSTD необходимо использовать Форма 145. Указанный документ должен содержать спецификации FSTD, в том числе любое ограничение/ограничения и специальные разрешения или утверждения, необходимые для определенного тренажера FSTD. Сертификат о квалификации должен быть составлен на английском языке или на любом другом языке/языках, установленных ОГА.

Преобразуемые тренажеры FSTDs должны иметь отдельный сертификат о квалификации для каждого типа воздушного судна. Для различных двигателя и оборудования, установленных на один тренажер FSTD, не требуется отдельный сертификат о квалификации. Все сертификаты о квалификации должны иметь регистрационный номер, перед которым указывается буквенный код, характерный для указанного тренажера FSTD. Буквенный код должен относиться к выдающему сертификат ОГА.

**Сертификат
о квалификации тренажерного устройства имитации полета**

Ссылка:

В соответствии с Авиационными правилами _____ и с учетом условий, определенных ниже, [ОГА] настоящим удостоверяет, что

FSTD [ТИП И БУКВЕННЫЙ КОД]

находящийся в [НАИМЕНОВАНИЕ И АДРЕС ОРГАНИЗАЦИИ]

удовлетворяет требованиям квалификации, описанным в Части-OR, с учетом условий прилагаемой спецификации FSTD.

Настоящий сертификат о квалификации сохраняет юридическую силу до тех пор, пока тренажер FSTD и владелец сертификата о квалификации соответствуют установленным требованиям Части-OR, кроме случаев, когда сертификат был возвращен, отменен, приостановлен или аннулирован.

Дата выдачи: _____

Подпись: _____

Форма 145, Издание 1

[ОГА]

Сертификат о квалификации FSTD: [Ссылка]

Спецификации FSTD

- A. Тип или вариант воздушного судна:
- B. Уровень квалификации FSTD:
- C. Первичный ссылочный документ:
- D. Система визуализации:
- E. Система имитации перегрузок:
- F. Имитируемый двигатель:
- G. Комплект приборов:
- H. Оборудование ACAS:
- I. Сдвиг ветра:
- J. Дополнительные возможности:
- K. Ограничения:

L. Информация, используемая для подготовки, экзаменов и проверок					
CAT I	RVR	м	DH	футов	
CAT II	RVR	м	DH	футов	
CAT III (наименьший минимум)	RVR	м	DH	футов	
LVTO	RVR	м			
Летный опыт					
Подготовка/проверка в соответствии с IFR					/
Квалификационная отметка типа					
Проверки уровня профессиональной подготовки					
Автоматический заход на посадку					
Автоматическая посадка/управление при выводе на курс					/
ACAS I/II					/
Система предупреждения о сдвиге ветра/прогнозируемый сдвиг ветра					/
Метеорологический радиолокатор					
HUD/HUGS					/
FANS					
GPWS/EGPWS					/
Возможности ETOPS					
GPS					
Другое					

Дата выдачи: _____.

Подпись: _____

СЕРТИФИКАТ
ДЛЯ МЕДИЦИНСКИХ ЦЕНТРОВ (AeMCs)
Европейский Союз ⁽¹⁾
ОГА

СЕРТИФИКАТ ДЛЯ МЕДИЦИНСКОГО ЦЕНТРА

ССЫЛКА:

В соответствии с Авиационными правилами _____ и с
учетом условий, определенных ниже, [ОГА] настоящим удостоверяет

[НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ]

[АДРЕС ОРГАНИЗАЦИИ]

в качестве медицинского центра, сертифицированного согласно Части-ORA, с привилегиями и
сферой деятельности, перечисленными в прилагаемых условиях утверждения.

УСЛОВИЯ:

1. Настоящий сертификат ограничен привилегиями, определенными в разделе "сфера применения утверждения" в утвержденном руководстве организации.
2. Настоящий сертификат требует соблюдения процедур, установленных в документации организации, в соответствии с требованиями Части-ORA.
3. Настоящий сертификат сохраняет юридическую силу при условии соблюдения требований Части-ORA, кроме случаев, когда он был возвращен, отменен, приостановлен или аннулирован.

Дата выдачи: .. Подпись: ..

(ПУСТАЯ СТРАНИЦА)

СЕРТИФИКАТ
ДЛЯ МЕДИЦИНСКИХ ЭКСПЕРТОВ (AMEs)
Кыргызская Республика
ОГА

СЕРТИФИКАТ ДЛЯ МЕДИЦИНСКОГО ЭКСПЕРТА

НОМЕР СЕРТИФИКАТА/ССЫЛКА:

В соответствии с Авиационными правилами _____ и с учетом условий, определенных ниже, [ОГА] настоящим удостоверяет

[ФАМИЛИЯ и ИМЯ МЕДИЦИНСКОГО ЭКСПЕРТА]

[АДРЕС МЕДИЦИНСКОГО ЭКСПЕРТА]

в качестве медицинского эксперта.

УСЛОВИЯ:

1. Настоящий сертификат ограничен привилегиями, определенными в приложении к настоящему сертификату АМЕ.
2. Настоящий сертификат требует соблюдения правил и процедур, установленных в **Части-MED**.
3. Настоящий сертификат сохраняет юридическую силу в течение 3 лет до [xx/yy/yyyy (**)], при условии соблюдения требований **Части-MED**, кроме случаев, когда он был возвращен, отменен, приостановлен или аннулирован.

Дата выдачи: [xx/yy/yyyy] Подпись: [ОГА]_____

Форма 148, Издание 1

Сертификат для медицинского эксперта

Приложение к сертификату АМЕ N:

Обязанности и сфера применения

[Фамилия и ученая степень медицинского эксперта] получил привилегию/обязанности на проведение медицинских обследований и оценок для выдачи медицинских сертификатов согласно указанной ниже таблице, а также обязанности на выдачу указанных медицинских сертификатов для:

LAPL	[да/дата]
Класс 2	[да/дата]
Класс 1 продление срока действия/возобновление	[да/дата] [нет]

Дата выдачи: [xx/yy/yyyy] Подпись: [ОГА]

Дополнение VIII
к Приложению VI (Часть-ARA)

**Утверждение программы подготовки
для заявленной учебной организации (ДТО)
Кыргызской Республики (*)
ОГА**

Выдающий орган:		
Наименование ДТО:		
Идентификационный номер ДТО:		
Утвержденная(ые) программа(ы) подготовки: Стандартизация экзаменатора - FE(S), FE(B) (**) Курс переподготовки экзаменатора - FE(S), FE(B) (**)	Ссылочный номер документа:	Примечания:
Указанная(ые) выше программа(ы) подготовки проверена(ы) указанным выше ОГА, который установил ее(их) соответствие требованиям Приложения I (Часть-FCL) , Приложения III (Часть-BFCL) Приложения III (Часть-SFCL) к.		
Дата выдачи:		
Подпись [ОГА]:		

(*)

Форма 157, Издание 2

Приложение VII

**Требования
к организациям относительно летного экипажа
[Часть-ORA]**

**Подраздел GEN
Общие требования**

**Раздел I
Общие положения**

ORA.GEN.105 ОГА

(a) Для целей настоящей Части ОГА, осуществляющим надзор за:

(1) организациями, которые подлежат обязательной сертификации, является:

(i) для организаций, основное место ведения деятельности которых находится в государстве, орган, назначенный указанным государством;

(ii) для организаций, основное место ведения деятельности которых находится в третьей

стране, ОГА;

(2) тренажерами FSTDs, является:

(i) ОГА, для FSTDs:

- находящихся за пределами территории государства; или

- находящихся на территории государства и эксплуатируемых организациями, основное место ведения деятельности которых расположено в третьей стране;

(ii) для тренажеров FSTDs, находящихся на территории государства и эксплуатируемых организациями, основное место ведения деятельности которых находится в государстве, орган, назначенный государством, в котором организация, эксплуатирующая тренажер, осуществляет основную деятельность, или ОГА, если этого требует соответствующее государство;

(b) Если тренажер FSTD, находящийся за пределами территории государства, эксплуатируется организацией, которая была сертифицирована государством, ОГА должно квалифицировать указанный тренажер FSTD при взаимодействии с государством, которое сертифицировало организацию, эксплуатирующую указанный FSTD.

ORA.GEN.115 Заявление на получение сертификата организации

(a) Заявление на получение сертификата организации или на внесение изменения в существующий сертификат должно быть составлено в форме и способом, установленным ОГА, с учетом соответствующих требований.

(b) Заявители на получение первого сертификата должны представить ОГА документы, указывающие на то, каким образом они будут соблюдать требования, установленные в правилах. Указанные документы должны включать в себя процедуру, описывающую то, каким образом будут осуществляться изменения, не требующие предварительного утверждения, и то, каким образом о них будет уведомляться ОГА.

ORA.GEN.120 Методы установления соответствия

(a) Организация может использовать альтернативные методы установления соответствия в дополнение к методам АМС, принятым ОГА, для того чтобы подтвердить соблюдение положений правил.

(b) Если организация намерена использовать альтернативные методы установления соответствия, она до их имплементации должна представить ОГА полное описание альтернативных методов соответствия. Описание должно включать в себя любые существенные изменения руководств или процедур, а также оценку, подтверждающую выполнение положений правил.

Организация может внедрить указанные альтернативные методы установления соответствия при условии предварительного утверждения ОГА и после получения уведомления, предусмотренного в [ARA.GEN.120\(d\)](#).

ORA.GEN.125 Условия утверждения и обязанности организации

Сертифицированная организация должна соблюдать обязанности и сферу деятельности, определенные в условиях утверждения, приложенных к сертификату организации.

ORA.GEN.130 Вносимые организациями изменения

(a) Любые изменения, влияющие на:

(1) сферу применения сертификата или условия утверждения организации; или

(2) любые элементы системы управления организации согласно [ORA.GEN.200\(a\)\(1\)](#) и [\(a\)\(2\)](#), должны предварительно утверждаться ОГА.

(b) Для любых изменений, требующих предварительного утверждения, организация должна запросить и получить утверждение, выдаваемое ОГА. Заявление должно быть представлено на рассмотрение до внесения любого изменения, для того чтобы позволить ОГА определить, будут ли соблюдаться положения правил, и, при необходимости, внести изменения в сертификат организации и в соответствующие условия утверждения, приложенные к сертификату.

Организация должна предоставить ОГА всю существенную документацию.

Изменения должны быть внедрены только после получения формального утверждения компетентного органа в соответствии с [ARA.GEN.330](#).

При необходимости, в период внесения указанных изменений организация должна осуществлять свою деятельность в рамках условий, предусмотренных ОГА.

(c) Все изменения, которые не требуют предварительного утверждения, должны осуществляться в соответствии с процедурой, установленной ОГА в соответствии с [ARA.GEN.310\(c\)](#); обо всех таких изменениях необходимо уведомлять ОГА.

ORA.GEN.135 Сохранение действительности

(a) Сертификат организации сохраняет юридическую действительность при условии, что:

(1) организация продолжает соблюдать существенные требования правил, с учетом положений относительно обработки замечаний о несоответствии согласно [ORA.GEN.150](#);

(2) ОГА предоставлен доступ к организации согласно [ORA.GEN.140](#) для определения соблюдения существенных требований к правилам; и

(3) сертификат не был возвращен или отменен.

(b) При отмене или отказе сертификат должен быть незамедлительно возвращен ОГА.

ORA.GEN.140 Доступ

В целях установления соблюдения существенных требований правил, организация должна предоставить доступ к любым участкам, воздушным судам, документам, учетным сведениям, данным, процедурам и любому другому имеющему существенное значение для ее деятельности материалу, подлежащему сертификации, вне зависимости от того, был ли заключен договор, любому лицу, уполномоченному:

(a) ОГА согласно [ORA.GEN.105](#); или

(b) органом, действующим в рамках положений [ARA.GEN.300\(d\)](#), [ARA.GEN.300\(e\)](#) или [ARO.RAMP](#).

ORA.GEN.150 Замечания о несоответствии

После получения уведомления относительно замечаний о несоответствии организация должна:

(a) установить основную причину несоответствия;

(b) разработать план корректирующих мер; и

(c) продемонстрировать имплементацию корректирующих мер во исполнение требований компетентного органа в срок, согласованный с указанным органом, в соответствии с [ARA.GEN.350\(d\)](#).

ORA.GEN.155 Незамедлительная реакция на проблему безопасности

Организация должна имплементировать:

(a) любые меры по обеспечению безопасности, предписываемые ОГА в соответствии с [ARA.GEN.135\(c\)](#); и

(b) любую обязательную информацию о мерах по обеспечению безопасности, выданную Агентством, включая директивы по летной годности.

ORA.GEN.160 Сообщения о происшествиях

(a) В рамках своей системы управления организация должна создать и обеспечить функционирование системы отчетности о происшествиях, включая обязательную и добровольную отчетность. В том, что касается организаций, основное место ведения деятельности которых находится в государстве, указанная система должна соответствовать требованиям правил.

(b) Организация должна сообщить ОГА и в случае воздушного судна, не зарегистрированного в государстве, государству регистрации о любых событиях или состояниях, связанных с безопасностью, которые ставят под угрозу или, если их не устранить и не исправить, могут поставить под угрозу безопасность воздушного судна, его пассажиров или других лиц, и, в частности, о любых авариях или серьезных инцидентах.

(c) Без ущерба действию [пункта \(b\)](#) организация должна сообщить ОГА и владельцу разрешения на конструкторскую деятельность о любых инцидентах, неисправностях в работе, технических дефектах, превышении технических ограничений и других происшествиях, которые указывают на неточную, неполную или двусмысленную информацию, содержащуюся в данных, ,

или о других нестандартных обстоятельствах, которые поставили или могут поставить под угрозу безопасность воздушного судна, его пассажиров или других лиц и которые не привели к аварии или серьезному инциденту.

(d) Отчеты, указанные в [пункте \(с\)](#), должны:

(1) предоставляться в максимально короткий срок, но в любом случае в течение 72 часов после того, как организация установила событие или условие, в отношении которых делается отчет, кроме случаев, когда этому препятствуют исключительные обстоятельства;

(2) представляться в форме и способом, установленным ОГА согласно [пункту ORA.GEN.105](#);

(3) содержать всю известную организации существенную информацию об определенной ситуации.

(e) В том, что касается организаций, основное место ведения деятельности которых находится не в государстве:

(1) первые обязательные отчеты должны:

(i) надлежащим образом обеспечивать конфиденциальность личности составителя отчета и лиц, указанных в отчете;

(ii) предоставляться в максимально короткий срок, но в любом случае в течение 72 часов после того, как организация узнала о событии, кроме случаев, когда этому препятствуют исключительные обстоятельства;

(iii) предоставляться в форме и способом, установленным ОГА;

(iv) содержать всю известную организации существенную информацию об определенной ситуации;

(2) в соответствующих случаях отчет о принятых мерах, содержащий подробную информацию о действиях, которые организация намерена предпринять для предотвращения подобных случаев в будущем, должен быть составлен, как только меры будут определены; указанные отчеты о принятых мерах должны:

(i) быть направлены соответствующим организациям, о которых первоначально сообщалось в соответствии с [пунктами \(b\)](#) и [\(с\)](#);

(ii) быть составлены в форме и способом, установленным ОГА.

Раздел II Управление

ORA.GEN.200 Система управления

(a) Организация должна установить, внедрить и применять систему управления, которая включает в себя следующее:

(1) четко определенную сферу ответственности и подотчетности в организации, включая прямую обязанность ответственного руководителя по предоставлению отчетности в области безопасности;

(2) описание общих концепций и принципов организации относительно безопасности согласно политике в области техники безопасности;

(3) описание угроз авиационной безопасности, связанных с деятельностью организации, их оценки и управления соответствующими рисками, включая принятие мер для минимизации рисков и подтверждения их эффективности;

(4) поддержание необходимой компетенции сотрудников для выполнения ими своих обязанностей;

(5) документацию всех ключевых процессов системы управления, включая процесс ознакомления сотрудников с их обязанностями, а также процедуру внесения изменений в указанную документацию;

(6) функцию для контроля за соблюдением организацией существенных требований. Контроль за соблюдением должен включать в себя систему обратной связи с ответственным руководителем для сообщения о замечаниях о несоблюдении в целях обеспечения эффективной имплементации корректирующих мер при необходимости, и

(7) любые дополнительные соответствующие требования, которые предписаны в правилах.

(b) Система управления должна соответствовать размерам организации, характеру и сложности ее деятельности, при этом должны учитываться угрозы и соответствующие риски, характерные для указанной деятельности.

(c) Безотносительно [пункта \(a\)](#), в организации, осуществляющей только подготовку для LAPL, PPL, SPL или BPL и для соответствующих квалификационных отметок или сертификатов, управление рисками безопасности и контроль за соблюдением согласно [пунктам \(a\)\(3\) и \(a\)\(6\)](#) может осуществляться посредством организационной проверки, проводимой как минимум каждый календарный год. ОГА должен быть незамедлительно уведомлен организацией о результатах указанной проверки.

ORA.GEN.205 Обусловленная договором деятельность

(a) Деятельность, обусловленная договором, должна включать в себя все виды деятельности в рамках сферы применения утверждения организации, которые выполняются другой организацией, сертифицированной на осуществление такой деятельности, или, если она не сертифицирована, работающей в рамках утверждения организации, которая заключает договор. Организация должна гарантировать, что, когда она передает по договору или приобретает любую часть своей деятельности, переданные по договору или приобретенные услуга или продукт соответствуют установленным требованиям.

(b) Если сертифицированная организация передает по договору любую часть своей деятельности организации, не сертифицированной в соответствии с настоящей Частью на осуществление такой деятельности, указанная организация должна работать в рамках утверждения организации, заключающей договор. Организация, заключающая договор, должна гарантировать, что ОГА предоставлен доступ к организации, с которой был заключен договор, для установления соблюдения соответствующих условий.

ORA.GEN.210 Требования к персоналу

(a) Организация должна назначить ответственного руководителя, который вправе гарантировать, что вся деятельность может финансироваться и осуществляться в соответствии с установленными требованиями. Ответственный руководитель должен отвечать за установление и поддержание эффективной системы управления.

(b) Организация должна назначить одно лицо или группу лиц, в обязанность которых входит гарантия того, что организация соблюдает установленные требования. Такое лицо/лица должны нести ответственность непосредственно перед ответственным руководителем.

(c) Организация должна располагать достаточным количеством квалифицированных сотрудников для выполнения плановых задач и осуществления деятельности в соответствии с установленными требованиями.

(d) Организация должна располагать соответствующими учетными сведениями относительно опыта, квалификации и подготовки в целях подтверждения соблюдения [параграфа \(c\)](#).

(e) Организация должна гарантировать, что все сотрудники осведомлены о правилах и процедурах, необходимых для исполнения ими своих обязанностей.

ORA.GEN.215 Требования к объектам

Организация должна располагать объектами, которые позволят ей осуществлять и управлять всеми плановыми задачами и деятельностью в соответствии с установленными требованиями.

ORA.GEN.220 Ведение учета

(a) Организация должна установить систему ведения учета для соответствующего хранения и надежного отслеживания всех видов деятельности; она должна охватывать в частности все

элементы, указанные в [ORA.GEN.200](#).

(b) Формат учетных сведений устанавливается в процедурах организации.

(c) Учетные сведения должны храниться способом, который гарантирует им защиту от повреждения, изменения или кражи.

Подраздел АТО Утвержденные учебные организации

Раздел I Общие положения

ORA.АТО.100 Сфера применения

Настоящий Подраздел устанавливает требования, которые должны соблюдать организации, осуществляющие подготовку для свидетельства пилотов и соответствующих квалификационных отметок и сертификатов.

ORA.АТО.105 Заявление

(a) Заявители на выдачу сертификата утвержденной учебной организации (АТО) должны предоставить ОГА:

(1) следующую информацию:

(i) наименование и адрес учебной организации;

(ii) дату предполагаемого начала деятельности;

(iii) персональные данные и квалификации руководителя подготовки (НТ), пилота-инструктора/пилотов-инструкторов, инструкторов по подготовке на летных тренажерах и инструктора/инструкторов по теоретической подготовке;

(iv) наименование и адрес/адреса аэродрома/аэродромов и/или взлетно-посадочных площадок, на которых должна проводиться подготовка;

(v) перечень используемых для подготовки воздушных судов, включая их группу, класс или тип, регистрацию, собственников и категорию сертификата летной годности, при необходимости;

(vi) перечень летных тренажеров имитации полета (FSTDs), которые намерена использовать учебная организация, при необходимости;

(vii) тип подготовки, которую учебная организация хочет осуществлять и соответствующая программа обучения; и

(2) руководства по эксплуатации и по обучению.

(b) Учебные организации по проведению летных испытаний. Безотносительно (a)(1)(iv) и (v) учебная организация, осуществляющая подготовку к летным испытаниям, должна предоставить только:

(1) наименование и адрес/адреса основных аэродромов и/или взлетно-посадочных площадок, на которых должна проводиться подготовка; и

(2) перечень типов или категорий воздушных судов, которые должны использоваться при подготовке к летным испытаниям.

(c) В случае внесения изменения в сертификат заявители должны предоставить ОГА соответствующие части информации и документации, указанные в [пункте \(a\)](#).

ORA.АТО.110 Требования к персоналу

(a) Необходимо назначить руководителя подготовки (НТ). Он должен обладать большим опытом в качестве инструктора в областях, имеющих существенное значение для проводимого АТО обучения, а также обладать способностями к управлению.

(b) Обязанности НТ должны включать в себя следующее:

(1) гарантию того, что предоставляемая подготовка соответствует требованиям [Приложения](#)

I (Часть-FCL), BFCL, SFCL соответственно и, в отношении подготовки к летным испытаниям, гарантию того, что установлены соответствующие требования и программы подготовки;

(2) гарантию соответствующей интеграции летной подготовки в воздушное судно или летный тренажер имитации полета (FSTD) и теоретическую подготовку; и

(3) наблюдение за прогрессом отдельных студентов.

(с) Инструкторы по теоретической подготовке должны:

(1) обладать практическим авиационным опытом в областях, имеющих существенное значение для предоставляемой подготовки, а также окончить курс обучения методике преподавания; или

(2) обладать предшествующим опытом в области обучения теории и соответствующей теоретической базой по предмету, в рамках которого они будут осуществлять теоретическое обучение.

(d) Пилоты-инструкторы и инструкторы по подготовке на летных тренажерах должны обладать квалификациями, требуемыми согласно [Приложению I](#) (Часть-FCL), BFCL, SFCL для типа подготовки, которую они предоставляют.

ORA.ATO.120 Ведение учета

Следующие учетные сведения должны храниться на протяжении всего курса обучения и в течение как минимум 3 лет после завершения обучения:

(a) подробные сведения относительно подготовки, которую отдельные студенты получают на земле, на воздушном судне и в имитируемом полете;

(b) подробные и регулярные отчеты инструкторов о достигнутых результатах, в том числе оценки, а также регулярные проверки усвоения знаний посредством экзаменов в полете и на земле;

(с) информация о Свидетельствах и соответствующих квалификационных отметках и сертификатах студентов, включая даты истечения срока действия медицинских сертификатов и квалификационных отметок.

ORA.ATO.125 Программа обучения

a) Для каждого типа курса обучения должна быть разработана программа обучения.

b) Программа обучения должна соответствовать требованиям [Приложения I](#) (Часть-FCL), BFCL, SFCL в соответствующих случаях и, в отношении подготовки к летным испытаниям, соответствующим требованиям.

ORA.ATO.130 Руководства по обучению и по эксплуатации

(a) Утвержденная учебная организация (АТО) должна разработать и обеспечить выполнение руководства по обучению и руководства по эксплуатации, содержащих информацию и указания, которые позволят сотрудникам выполнять свои обязанности и давать студентам рекомендации относительно того, как соблюдать требования курса.

(b) Утвержденная учебная организация (АТО) должна довести до сведения персонала и, при необходимости, студентов информацию, содержащуюся в руководствах по обучению и эксплуатации и в документации об утверждении АТО.

(с) В случае если утвержденная учебная организация (АТО) предоставляет подготовку к летным испытаниям, руководство по эксплуатации должно соответствовать установленным требованиям в отношении руководства по эксплуатации для летных испытаний.

(d) В руководстве по эксплуатации необходимо установить схемы ограничения полетного времени для пилотов-инструкторов, в том числе максимальное количество часов налета, максимальное количество часов налета в служебное время и минимальное время отдыха между инструкторскими обязанностями в соответствии с [Частью-ORO](#).

ORA.ATO.135 Учебно-тренировочные воздушные суда и FSTDs

(a) Утвержденная учебная организация (АТО) должна использовать соответствующий парк учебно-тренировочных воздушных судов или FSTDs, оборудованных для проводимых курсов подготовки. Парк воздушных судов должен состоять из воздушных судов, которые соответствуют всем требованиям. Воздушные суда, могут использоваться для подготовки, если выполнены все

следующие условия:

(1) в ходе процесса оценки ОГА подтвердил уровень безопасности, сопоставимый с уровнем, определенным всеми основными требованиями.

(2) ОГА утвердил использование воздушного судна для подготовки в АТО.

(b) Утвержденная учебная организация (АТО) должна проводить подготовку на тренажерах FSTDs, только если она продемонстрировала ОГА:

(1) соответствие между спецификациями FSTD и соответствующей программой обучения;

(2) что используемые тренажеры FSTDs соответствуют существенным требованиям **Части-FCL**;

(3) в отношении комплексных пилотажных тренажеров (FFSs), что тренажер FFS имитирует соответствующий тип воздушного судна; и

(4) что она установила систему для мониторинга за изменениями в FSTD и для обеспечения того, что указанные изменения не влияют на соответствие программы обучения.

(c) Если воздушное судно, которое используется для практического экзамена, отличается от типа тренажера FFS, используемого при подготовке к визуальным полетам, максимальный зачет должен ограничиваться тем, что предусмотрено для тренажера II для отработки техники пилотирования и навигации (FNPT II) в отношении самолетов и FNPT II/III в отношении вертолетов в соответствующей программе летной подготовки.

(d) Организации по подготовке к летным испытаниям. Воздушное судно, используемое для подготовки к летным испытаниям, должно быть соответствующим образом оборудовано приборами, предназначенными для проведения летных испытаний, в соответствии с целями подготовки.

ORA.АТО.140 Аэродромы и взлетно-посадочные площадки

При проведении летной подготовки на воздушном судне утвержденная учебная организация (АТО) должна использовать аэродромы или взлетно-посадочные площадки, которые располагают соответствующими средствами и характеристиками, позволяющими отрабатывать соответствующие маневры, с учетом предоставляемой подготовки и категории или типа используемого воздушного судна.

ORA.АТО.145 Необходимые условия для подготовки

(a) Утвержденная учебная организация (АТО) должна гарантировать, что студенты соблюдают все необходимые условия для подготовки, установленные в Части-Medical, **Части-FCL** и, при необходимости, в обязательной части данных о пригодности к эксплуатации.

(b) В отношении АТОs, проводящих подготовку к летным испытаниям, студенты должны соблюдать все необходимые условия для подготовки.

ORA.АТО.150 Обучение в третьих странах

Если организация АТО утверждена на проведение обучения для квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам (IR) в третьих странах:

a) программа обучения должна включать в себя акклиматизационный полет в одном из государств до проведения практического экзамена IR; и

b) практический экзамен IR должен проводиться в одном из договаривающихся государств.

Раздел II

Дополнительные требования к организациям АТОs, проводящим подготовку для CPL, MPL и ATPL и соответствующих квалификационных отметок и сертификатов

ORA.АТО.210 Требования к персоналу

(a) Руководитель подготовки (НТ). За исключением АТОs, осуществляющим подготовку к летным испытаниям, назначенный руководитель подготовки (НТ) должен обладать обширным опытом подготовки в качестве инструктора для свидетельства профессиональных пилотов и

соответствующих квалификационных отметок или сертификатов.

(b) Главный пилот-инструктор (CFI). Организация АТО, проводящая летную подготовку, должна назначить CFI, который должен будет отвечать за надзор за пилотами-инструкторами и за инструкторами по подготовке на летных тренажерах, а также отвечать за стандартизацию всей летной подготовки и подготовки на тренажерах. CFI должен обладать высшей свидетельством профессионального пилота и соответствующими квалификационными отметками, относящимися к проводимым курсам летной подготовки, а также являться владельцем сертификата инструктора с привилегией на проведение летной подготовки как минимум на одном из предусмотренных курсов обучения.

(c) Главный инструктор по теоретической подготовке (СТКИ). Организация АТО, проводящая теоретическую подготовку, должна назначить СТКИ, который должен будет отвечать за надзор за всеми инструкторами по теоретической подготовке, а также за стандартизацию всей теоретической подготовки. СТКИ должен обладать обширным опытом в качестве инструктора по теоретической подготовке в областях, имеющих существенное значение для проводимой АТО подготовки.

ORA.АТО.225 Программа обучения

(a) Программа обучения должна включать в себя план летной и теоретической подготовки, представленной в качестве еженедельной или фазовой структуры, перечень стандартных упражнений и обзор учебного плана.

(b) Содержание и последовательность программы обучения должны определяться в руководстве по обучению.

ORA.АТО.230 Руководства по обучению и эксплуатации

(a) В руководстве по обучению должны быть указаны стандарты, цели и задачи обучения для каждой фазы подготовки, которые должны соблюдать студенты. Кроме этого, руководство по обучению должно включать в себя следующее:

- план подготовки;
- инструктаж и авиационные учения;
- летную подготовку на FSTD, при необходимости;
- теоретическую подготовку.

(b) Руководство по эксплуатации должно включать в себя соответствующую информацию для отдельных групп сотрудников, например, для пилотов-инструкторов, инструкторов по подготовке на летных тренажерах, инструкторов по теоретической подготовке, персонала по эксплуатации и техническому обслуживанию, а также содержать общую, техническую информацию и информацию относительно подготовки персонала и подготовке на маршруте.

Раздел III

Дополнительные требования к организациям АТО, предлагающим особые виды обучения

Глава 1

Дистанционное обучение

ORA.АТО.300 Общие положения

Утвержденная учебная организация (АТО) может получить утверждение на проведение программ модульного курса в форме дистанционного обучения в следующих случаях:

- (a) модульные курсы теоретической подготовки;
- (b) курсы дополнительной теоретической подготовки для квалификационной отметки класса или типа; или
- (c) утвержденные курсы теоретической подготовки перед поступлением для первой

квалификационной отметки типа для многодвигательных вертолетов.

ORA.АТО.305 Очное обучение

(a) Во все предметы модульного курса дистанционного обучения должен быть включен элемент очного обучения.

(b) Количество времени, потраченного на очное обучение, должно составлять не менее 10% от общей продолжительности курса.

(c) В связи с этим очное обучение должно проводиться или в основном месте ведения деятельности АТО, или в любом другом подходящем месте.

ORA.АТО.310 Инструкторы

Все инструкторы должны хорошо знать требования программы курса дистанционного обучения.

Глава 2

Подготовка без учебных полетов

ORA.АТО.330 Общие положения

(a) Утверждение для подготовки без учебных полетов (ZFТТ) согласно Части-FCL должно предоставляться только организациям АТО, которые также обладают привилегиями на осуществление коммерческих воздушных перевозок, или АТО, которые имеют специальные соглашения с операторами, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки.

(b) Утверждение для ZFТТ должно предоставляться только, если оператор обладает практическим опытом не менее 90 дней на типе самолета.

(c) В случае с ZFТТ, проводимой АТО, которая имеет специальное соглашение с оператором, требование о практическом опыте, равном 90 дней, не применяется, если инструктор для квалификационной отметки типа (TRI(A)), участвующий в дополнительных взлетах и посадках, предписываемых Частью-ORO, имеет практический опыт на типе самолета.

ORA.АТО.335 Комплексный пилотажный тренажер

(a) Тренажер FFS, утвержденный для ZFТТ, должен находиться в исправном состоянии в соответствии с критериями системы управления АТО.

(b) Системы визуализации и имитации перегрузок FFS должны находиться в исправном состоянии в соответствии с установленными сертификационными спецификациями для FSTD, как указано в ORA.FSTD.205.

Глава 3

Курсы для свидетельства пилота многочисленного экипажа (MPL)

ORA.АТО.350 Общие положения

Обязанности на проведение интегрированных курсов подготовки MPL и курсов MPL для инструкторов должны предоставляться АТО только, если она также обладает привилегией на осуществление коммерческих воздушных перевозок или имеет специальное соглашение с оператором, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки.

Глава 4

Подготовка к летным испытаниям

ORA.АТО.355 Организации по подготовке к летным испытаниям

(a) Обязанности организации АТО, которая получила утверждение на проведение подготовки к летным испытаниям для выдачи квалификационной отметки о летном испытании

категории 1 или 2 в соответствии с **Частью-FCL**, могут быть распространены на проведение подготовки для других категорий летных испытаний и других категорий летно-испытательного состава, при условии, что:

(1) соблюдаются соответствующие требования для конструкторской организации, и
(2) имеется специальное соглашение между АТО и конструкторской организацией, которая нанимает или намерена нанять на работу указанный персонал.

(b) Сведения о подготовке должны включать в себя письменные отчеты студента, предусмотренные программой обучения, в том числе, при необходимости, обработку и анализ данных и параметров, характерных для типа летного испытания.

Подраздел FSTD

Требования к организациям, эксплуатирующим летные тренажеры имитации полета (FSTDs), и квалификации FSTDs

Раздел I

Требования к организациям, эксплуатирующим FSTDs

ORA.FSTD.100 Общие положения

(a) Заявитель на получение сертификата о квалификации FSTD должен представить ОГА доказательство того, что он установил систему управления в соответствии с ORA.GEN Раздел II. Указанное доказательство должно гарантировать, что заявитель напрямую или посредством заключения договора обладает возможностью поддерживать эксплуатационные качества, функции и другие характеристики, определенные для уровня квалификации FSTD, и контролировать установку FSTD.

(b) Если заявитель является владельцем сертификата о квалификации, выданного в соответствии с настоящей Частью, спецификации FSTD должны быть установлены:

- (1) в условиях сертификата АТО; или
- (2) в отношении владельца АОС, в руководстве по обучению.

ORA.FSTD.105 Поддержание квалификации FSTD

(a) В целях поддержания квалификации FSTD владелец сертификата о квалификации FSTD должен постепенно, в течение 12 месяцев провести полный комплекс тестов, содержащихся в основном руководстве по квалификационному испытанию (MQTG), а также провести функциональные и субъективные испытания.

(b) Результаты должны быть датированы, отмечены в качестве результатов, прошедших анализ и оценку, а также сохранены в соответствии с [ORA.FSTD.240](#) в целях подтверждения того, что стандарты FSTD продолжают соблюдаться.

(c) Для того чтобы гарантировать целостность аппаратного и программного обеспечения квалифицированного FSTD, необходимо установить систему контроля конфигурации.

ORA.FSTD.110 Модификации

(a) Владелец сертификата о квалификации FSTD должен установить и поддерживать функционирование системы для идентификации, оценки и внедрения любых важных модификаций в эксплуатируемые им тренажеры FSTDs, особенно в отношении:

(1) любых модификаций воздушных судов, имеющих первостепенное значение для подготовки, экзамена и проверки, вне зависимости от того, прописано ли это в директиве по летной годности или нет; и

(2) любой модификации FSTD, включая системы визуализации и имитации перегрузок, если это имеет существенное значение для подготовки, экзамена и проверки, как например, в случае пересмотра данных.

(b) Модификации аппаратного и программного обеспечения FSTD, которые влияют на управление, эксплуатационные характеристики и функционирование систем, или любые существенные изменения системы визуализации или имитации перегрузок должны пройти оценку для определения воздействия на первоначальные критерии квалификации. Организация должна подготовить изменения для любых соответствующих квалификационных испытаний. Организация должна протестировать FSTD в соответствии с новыми критериями.

(c) Организация заранее должна проинформировать ОГА о любых существенных изменениях для того, чтобы установить, являются ли проведенные тесты удовлетворительными. ОГА должен определить, является ли необходимым проведение специальной оценки FSTD, прежде чем он будет после модификации возвращен для осуществления подготовки.

ORA.FSTD.115 Установки

(a) Владелец сертификата о квалификации FSTD должен гарантировать, что:

(1) тренажер FSTD содержится в надлежащих условиях, которые обеспечивают его безопасную и надежную эксплуатацию;

(2) все лица, эксплуатирующие тренажер FSTD, и технический персонал должны быть проинформированы о безопасности FSTD для того, чтобы гарантировать, что они осведомлены об аварийно-спасательном оборудовании и процедурах на FSTD в случае возникновения чрезвычайной ситуации; и

(3) тренажер FSTD и его установки должны соответствовать местным положениям о технике безопасности и гигиене труда.

(b) Защитные характеристики тренажера FSTD, как например, аварийная остановка и аварийное освещение, должны проверяться и регистрироваться как минимум один раз в год.

ORA.FSTD.120 Дополнительное оборудование

Если к тренажеру добавляется дополнительное оборудование, даже если оно не требуется для квалификации, указанное оборудование должно пройти оценку компетентного органа в целях гарантии того, что оно отрицательно не скажется на качестве подготовки.

Раздел II

Требования к квалификации FSTDs

ORA.FSTD.200 Заявление относительно квалификации FSTD

(a) Заявление на получение сертификата FSTD должно подаваться в форме и способом, установленным ОГА:

(1) в отношении тренажерных устройств для обучения основным бортовым приборам (BITDs), производителем BITD;

(2) во всех остальных случаях, организацией, которая намерена эксплуатировать FSTD.

(b) Заявители относительно первоначальной квалификации должны представить ОГА документы, демонстрирующие то, каким образом они будут соблюдать требования, установленные в настоящем Регламенте. Указанные документы должны включать в себя процедуру, установленную для гарантии соблюдения [ORA.GEN.130](#) и [ORA.FSTD.230](#).

ORA.FSTD.205 Сертификационные спецификации для FSTDs

(a) ОГА должно выдать сертификационные спецификации в качестве стандартных методов подтверждения соответствия FSTDs существенным требованиям.

(b) Указанные сертификационные спецификации должны быть достаточно подробными и специфическими с тем, чтобы разъяснить заявителям условия, при которых выдаются квалификации.

ORA.FSTD.210 Основание квалификации

(a) Основание квалификации для выдачи сертификата о квалификации FSTD включает в себя:

(1) установленные ОГА соответствующие сертификационные спецификации, действующие на дату подачи заявления относительно первоначальной квалификации;

(2) данные о валидации воздушного судна, определенные в обязательной части данных о пригодности к эксплуатации, при необходимости; и

(3) любые специальные условия, установленные ОГА в случае, если соответствующие сертификационные спецификации не содержат приемлемых стандартов для FSTD, так как тренажер FSTD имеет новые элементы и элементы, отличные от тех, на которых основаны соответствующие сертификационные спецификации.

(b) Основание квалификации должно использоваться для всех будущих периодических квалификаций тренажера FSTD, за исключением случаев его преобразования в другую категорию.

ORA.FSTD.225 Продолжительность и срок действия

(a) Квалификация комплексного пилотажного тренажера (FFS), летного тренажера (FTD) или тренажера для отработки техники пилотирования и навигации (FNPT) сохраняет юридическую силу при условии, что:

(1) тренажер FSTD и эксплуатирующая организация соблюдают установленные требования;

(2) ОГА предоставлен доступ к организации, определенной в [ORA.GEN.140](#), в целях установления соблюдения существенных требований правил; и

(3) сертификат о квалификации не был возвращен или отменен.

(b) Период в 12 месяцев, установленный в [ARA.FSTD.120\(b\)\(1\)](#), может быть продлен максимум до 36 месяцев при следующих обстоятельствах:

(1) тренажер FSTD прошел первоначальную и как минимум одну последующую оценку, которая установила его соответствие основанию квалификации;

(2) владелец сертификата о квалификации FSTD в течение предыдущих 36 месяцев успешно прошел официальную оценку FSTD;

(3) ОГА проводит каждые 12 месяцев формальную аудиторскую проверку системы организации для мониторинга соответствия согласно [ORA.GEN.200\(a\)\(6\)](#); и

(4) ответственное лицо организации с соответствующим опытом каждые 12 месяцев проверяет регулярно повторяющееся осуществление квалификационных тестов и проводит соответствующие функциональные и субъективные испытания, а также направляет отчет о результатах ОГА.

(c) Квалификация BITD сохраняет юридическую силу при условии проведения ОГА регулярной оценки соответствия установленному основанию квалификации в соответствии с [ARA.FSTD.120](#).

(d) В случае отказа или отмены, сертификат о квалификации FSTD должен быть возвращен ОГА.

ORA.FSTD.230 Изменение FSTD, прошедшего квалификацию

(a) Владелец сертификата о квалификации FSTD должен проинформировать ОГА о любых предполагаемых изменениях FSTD, например:

(1) о существенных изменениях;

(2) о перемещении FSTD на новое место; и

(3) о любом снятии FSTD с эксплуатации.

(b) В случае повышения уровня квалификации FSTD организация должна направить ОГА ходатайство о проведении оценки для повышения уровня. Организация должна провести все квалификационные тесты для запрашиваемого уровня квалификации. Результаты предыдущих оценок не должны учитываться при валидации характеристик FSTD для текущего повышения уровня.

(c) Если тренажер FSTD перемещается на новое место расположения, организация должна проинформировать ОГА до осуществления запланированной деятельности, а также направить ему расписание соответствующих мероприятий.

Прежде чем тренажер FSTD будет вновь введен в эксплуатацию на новом месте

расположения, организация должна провести как минимум одну треть часть квалификационных тестов, а также функциональных и субъективных испытаний для того, чтобы гарантировать, что характеристики FSTD соответствуют первоначальному квалификационному стандарту. Копию документации об испытании следует сохранять совместно с учетными сведениями FSTD для проверки ОГА.

ОГА может провести оценку FSTD после его перемещения на новое место расположения. Оценка должна соответствовать первоначальному основанию квалификации FSTD.

(d) Если организация планирует вывести FSTD из эксплуатации на продолжительный срок, об этом необходимо уведомить ОГА, также следует установить соответствующий контроль в течение срока, когда FSTD не эксплуатируется.

Организация должна согласовать с ОГА план снятия с эксплуатации, любого хранения и повторного ввода в эксплуатацию в целях гарантии того, что FSTD может быть введен в эксплуатацию с первоначальным уровнем квалификации.

ORA.FSTD.235 Передача квалификации FSTD

(a) Если происходит изменение организации, эксплуатирующей FSTD, новая организация должна заранее проинформировать ОГА в целях согласования плана для передачи FSTD.

(b) ОГА может провести оценку в соответствии с первоначальным основанием квалификации FSTD.

(c) Если тренажер FSTD больше не соответствует первоначальному основанию квалификации, организация должна ходатайствовать о получении нового сертификата о квалификации FSTD.

ORA.FSTD.240 Ведение учета

Владелец сертификата о квалификации FSTD должен вести учетные записи:

(a) всей документации, которая описывает и доказывает первоначальное основание квалификации и уровень FSTD в течение срока службы FSTD;

(b) любой текущей документации и отчетов относительно каждого FSTD и мероприятий по контролю соответствия в течение как минимум 5 лет.

Подраздел AeMC Медицинские центры

Раздел I Общие положения

ORA.AeMC.105 Сфера применения

Настоящий Подраздел устанавливает дополнительные требования, которые должна соблюдать организация для выдачи или продления утверждения в качестве медицинского центра (AeMC) для выдачи медицинских сертификатов, в том числе медицинских сертификатов класса 1.

ORA.AeMC.115 Заявление

Заявители на получение сертификата AeMC должны:

(a) соблюдать MED.D.005; и

(b) в дополнение к документации для утверждения в качестве организации, указанной в [ORA.GEN.115](#), предоставить подробные сведения при присоединении к определенной клинике или медицинскому институту в целях специализированного медицинского обследования.

ORA.AeMC.135 Действительность

Сертификат AeMC выдается на неограниченный срок. Он сохраняет юридическую силу при условии, что владелец и медицинские эксперты организации:

(a) соблюдают MED.D.030; и

(b) гарантируют наличие практического опыта, получаемого при осуществлении определенного количества медицинских обследований класса 1 каждый год.

Раздел II Управление

ORA.AeMC.200 Система управления

АеМС должна установить и поддерживать функционирование системы управления, которая включает в себя элементы, определенные в [ORA.GEN.200](#), и в дополнение к этому процедуры:

- (a) для медицинского освидетельствования в соответствии с Частью-MED; и
- (b) для неукоснительного соблюдения врачебной тайны.

ORA.AeMC.210 Требования к сотрудникам

(a) Авиамедицинский центр (АеМС) должен:

(1) назначить медицинского эксперта (АМЕ) в качестве главы АеМС с привилегиями на выдачу медицинских сертификатов класса 1, обладающего достаточным опытом в области авиационной медицины для осуществления своих обязанностей; и

(2) располагать достаточным количеством сотрудников из числа квалифицированных АМЕs и иным техническим персоналом и экспертами.

(b) Глава АеМС должен отвечать за координацию оценки результатов обследований и подписать отчетов, сертификатов и впервые выдаваемых медицинских сертификатов класса 1.

ORA.AeMC.215 Требования к объектам

Авиамедицинский центр (АеМС) должен быть оборудован медико-техническими средствами, необходимыми для осуществления медицинских обследований для осуществления привилегий, указанных в сфере применения утверждения.

ORA.AeMC.220 Ведение учета

В дополнение к учетным сведениям, указанным в [ORA.GEN.220](#), авиамедицинский центр (АеМС) должен:

(a) сохранять учетные сведения с указанием подробных деталей медицинских обследований и оценок, выполненных для выдачи, продления срока действия или возобновления медицинских сертификатов, и их результатов в течение минимум 10 лет после даты последнего обследования; и

(b) хранить все медицинские сведения таким образом, чтобы гарантировать неукоснительное соблюдение врачебной тайны.

Приложение VIII

Требования для заявленных учебных организаций (DTOs) [Часть-DTO]

DTO.GEN.100 Основные положения

В соответствии со [вторым подпараграфом Статьи 10a\(1\)](#) настоящее Приложение устанавливает требования, применяемые к организациям по подготовке пилотов, которые проводят подготовку, указанную в [пункте DTO.GEN.110](#), на основе заявления, сделанного в соответствии с [пунктом DTO.GEN.115](#).

DTO.GEN.105 ОГА

В целях настоящего [Приложения](#) (Часть-DTO) ОГА в отношении DTO должен являться органом, назначенным государством, на территории которого находится основное место ведения деятельности DTO.

DTO.GEN.110 Объем и содержание подготовки

(a) DTO вправе проводить следующее обучение, при условии, что DTO предоставила

заявление в соответствии с [пунктом DTO.GEN.115](#):

- (1) для самолетов:
 - (a) теоретическая подготовка для LAPL(A) и PPL(A);
 - (b) летная подготовка для LAPL(A) и PPL(A);
 - (c) подготовка относительно квалификационной отметки класса для SEP(суша), SEP(море) и TMG;
 - (d) подготовка относительно дополнительных квалификационных отметок: полет в темное время суток; полет с выполнением фигур высшего пилотажа, полет над горной местностью, буксировка планера и баннера;
 - (2) для вертолетов:
 - (a) теоретическая подготовка для LAPL(H) и PPL(H);
 - (b) летная подготовка для LAPL(H) и PPL(H);
 - (c) квалификационная отметка типа для вертолета с одним двигателем, для которых максимальная сертифицированная вместимость не превышает пять мест;
 - (d) подготовка относительно квалификационной отметки для полетов в темное время суток;
 - (3) для планеров в соответствии с требованиями SFCL:
 - (a) теоретическая подготовка для SPL;
 - (b) летная подготовка для SPL;
 - (c) подготовка относительно распространения привилегий на планеры или TMG в соответствии с [пунктом SFCL.150](#);
 - (d) подготовка относительно дополнительных методов запуска в соответствии с [пунктом SFCL.155](#);
 - (e) подготовка относительно дополнительных квалификационных отметок и привилегий: обязанности для выполнения фигур высшего пилотажа, квалификационные отметки для буксировки планеров и баннеров, квалификационная отметка о ночном полете на TMG и обязанности для полета на планере в облаках;
 - (f) подготовка относительно сертификата пилота-инструктора для планеров FI(S);
 - (g) курс по повышению квалификации FI(S).
 - (4) для аэростатов в соответствии с требованиями BFCL:
 - (a) теоретическая подготовка для BPL;
 - (b) летная подготовка для BPL;
 - (c) подготовка относительно распространения привилегий на другой класс или группу в соответствии с [пунктом BFCL.150](#);
 - (d) подготовка относительно дополнительных квалификационных отметок: для полетов на привязных аэростатах, для полетов в ночное время суток, для коммерческих полетов;
 - (g) подготовка относительно сертификата пилота-инструктора для аэростатов (FI(B));
 - (h) курс по повышению квалификации FI(B).
- (b) DTO также вправе проводить курсы для экзаменаторов согласно [пунктам BFCL.430](#) и [BFCL.460\(b\)\(1\)](#) Приложения III (Часть-BFCL) для FE(B), а также [пунктам SFCL.430](#) и [SFCL.460\(b\)\(1\)](#) Приложения III (Часть-SFCL) для FE(S) при условии, что DTO представило заявление в соответствии с [пунктом DTO.GEN.115](#) и ОГА утвердил программу подготовки в соответствии с [пунктом DTO.GEN.230\(c\)](#).

DTO.GEN.115 Заявление

- (a) До проведения любой подготовки, определенной в [пункте DTO.GEN.110](#), организация, которая намерена проводить такую подготовку, должна направить заявление ОГА. Заявление должно содержать как минимум следующую информацию:
 - (1) наименование DTO;
 - (2) контактные данные основного места ведения деятельности DTO и, при необходимости, контактные данные аэродромов и производственных участков DTO;
 - (3) фамилии и контактные данные следующих лиц:

(i) представителя DTO;
(ii) руководителя подготовки в DTO; и
(iii) всех заместителей руководителя подготовки, если это требуется в [пункте DTO.GEN.250\(b\)\(1\)](#);

(4) тип подготовки согласно [пункту DTO.GEN.110](#), с распределением по каждому аэродрому и/или производственному участку;

(5) перечень всех воздушных судов и FSTDs, которые должны использоваться при проведении подготовки, при необходимости;

(6) дату предполагаемого начала подготовки;

(7) заявление, подтверждающее, что DTO разработала в соответствии с [пунктом DTO.GEN.210\(a\)\(1\)\(ii\)](#) стратегию в сфере безопасности и будет применять ее в процессе всей деятельности по подготовке, указанной в заявлении;

(8) заявление, подтверждающее, что DTO соблюдает и будет соблюдать в процессе всей деятельности по подготовке, указанной в заявлении, основные требования [Приложения IV](#), требования [Приложения I](#) (Часть-FCL) и [Приложения VIII](#) (Часть-DTO) к настоящим правилам [Приложения III](#) (Часть-BFCL) и [Приложения III](#) (Часть-SFCL).

(b) Для подачи заявления и любых последующих изменений заявления должна использоваться форма, содержащаяся в [Дополнении 1](#).

(c) Вместе с заявлением DTO должна направить ОГА программу или программы подготовки, которые она использует или планирует использовать при проведении обучения, а также ее заявку на утверждение программы или программ подготовки, если указанное утверждение требуется в соответствии с [пунктом DTO.GEN.230\(c\)](#).

(d) Путем частичного отступления от [пункта \(c\)](#) организация, которая обладает утверждением, выданным в соответствии с подразделом АТО [Приложения VII](#) (Часть-ORA), может вместе с заявлением указать только идентификационный номер уже утвержденного руководства или руководств по подготовке.

DTO.GEN.116 Уведомление об изменениях и прекращении деятельности по подготовке

DTO незамедлительно должна уведомить ОГА о следующем:

(a) о любых изменениях информации, содержащейся в заявлении согласно [пункту DTO.GEN.115\(a\)](#), и изменениях программы или программ подготовки или утвержденного руководства или руководств по подготовке, указанных в [пунктах DTO.GEN.115\(c\)](#) и [\(d\)](#) соответственно;

(b) о прекращении определенной или всей деятельности по подготовке, указанной в заявлении.

DTO.GEN.135 Прекращение права на проведение обучения

DTO не вправе осуществлять определенный вид подготовки или проводить всю подготовку, определенную в ее заявлении, на основании указанного заявления, если:

(a) DTO уведомила ОГА о прекращении определенной или всей деятельности по подготовке, указанной в заявлении, в соответствии с [пунктом DTO.GEN.116\(b\)](#); или

(b) DTO не проводила подготовку в течение более 36 месяцев подряд.

DTO.GEN.140 Доступ

Для того чтобы установить, действует ли DTO в соответствии со своим заявлением, DTO в любой момент времени должна предоставить любому лицу, уполномоченному ОГА, доступ к своим помещениям, воздушным судам, документам, учетным записям, данным, процедурам или иному материалу, относящемуся к деятельности по подготовке, указанной в заявлении.

DTO.GEN.150 Замечания

После того как ОГА в соответствии с [пунктом ARA.GEN.350\(da\)\(1\)](#) сообщит о замечании DTO, DTO в течение срока, определенного ОГА, должна предпринять следующие шаги:

(a) установить основную причину несоответствия требованиям;

(b) принять необходимые корректирующие меры для прекращения несоответствия и, при

необходимости, устранить его последствия;

(с) проинформировать ОГА о принятых корректирующих мерах.

DTO.GEN.155 Реакция на проблему в сфере безопасности

В качестве реакции на проблему в сфере безопасности DTO должна имплементировать:

(а) меры по обеспечению безопасности согласно требованиям компетентного органа в соответствии с [пунктом ARA.GEN.135\(с\)](#);

(b) соответствующую обязательную информацию о мерах обеспечения безопасности, изданную Агентством, включая директивы по летной годности.

DTO.GEN.210 Требования к персоналу

(а) DTO должна назначить:

(1) представителя, который будет должным образом уполномочен и будет отвечать как минимум за следующее:

(i) он гарантирует соответствие DTO и ее деятельности применимым требованиям и заявлению;

(ii) он отвечает за разработку и установление стратегии в сфере безопасности, которая гарантирует, что деятельность DTO осуществляется безопасным образом, он гарантирует, что DTO придерживается указанной стратегии безопасности и принимает необходимые меры для достижения целей указанной стратегии в сфере безопасности;

(iii) он содействует безопасности в рамках DTO;

(iv) он гарантирует доступность необходимых ресурсов в рамках DTO таким образом, чтобы деятельность, указанная в [пунктах \(i\), \(ii\) и \(iii\)](#), могла осуществляться эффективным образом;

(2) руководителя подготовки, который будет квалифицирован и ответственен как минимум за следующее:

(i) за гарантию того, что проводимая подготовка отвечает требованиям [Приложения I \(Часть-FCL\)](#), [Приложения III \(Часть-BFCL\)](#) и [Приложения III \(Часть-SFCL\)](#), а также программе подготовки DTO;

(ii) за гарантию удовлетворительной интеграции летной подготовки на воздушном судне или летном тренажере имитации полета (FSTD) и теоретической подготовки;

(iii) за гарантию контроля над прогрессом студентов;

(iv) в случае, указанном в [пункте DTO.GEN.250\(b\)](#), за гарантию надзора за заместителем/заместителями руководителя подготовки.

(b) DTO может назначить одного и того же человека в качестве своего представителя и руководителя подготовки.

(с) DTO не должна назначать лицо в качестве своего представителя или руководителя подготовки, если имеются объективные указания на то, что ему/ей не может быть поручено осуществление задач, указанных в [пункте \(а\)](#), по причинам обеспечения и повышения авиационной безопасности. Тот факт, что в отношении лица за последние три года была принята мера принудительного характера в соответствии с [пунктом ARA.GEN.355](#), должен рассматриваться в качестве такого объективного указания, за исключением случаев, когда указанное лицо может доказать, что замечание, которое привело к указанной мере, вследствие своего характера, объема или воздействия на авиационную безопасность, не должно исходить из того, что лицу не может быть поручено выполнение задач.

(d) DTO должна гарантировать, что его инструкторы, осуществляющие теоретическую подготовку, обладают одной из следующих квалификаций:

(1) практическим опытом в авиации в областях, связанных с предоставляемой подготовкой, и прошел курс подготовки относительно методик обучения;

(2) предшествующим опытом в проведении теоретической подготовки и соответствующей теоретической базой по предмету, относительно которого они будут проводить теоретическую подготовку.

(е) Пилоты-инструкторы и инструкторы по обучению на летных тренажерах должны

обладать квалификациями согласно [Приложению I](#) (Часть-FCL), [Приложению III](#) (Часть-BFCL) к и [Приложению III](#) (Часть-SFCL) для типа подготовки, которую они проводят.

DTO.GEN.215 Требования к производственным помещениям

DTO должна иметь в распоряжении производственные помещения, позволяющие осуществлять и организовывать все виды деятельности в соответствии с основными требованиями [Приложения III](#) и требованиями настоящего Приложения (Часть-DTO).

DTO.GEN.220 Ведение учета

(a) DTO по каждому отдельному студенту должна на протяжении всего курса подготовки и в течение трех лет после завершения последнего тренировочного занятия вести следующие записи:

(1) подробную информацию о наземной, летной подготовке и подготовке на летных тренажерах;

(2) информацию об индивидуальном прогрессе;

(3) информацию о Свидетельствах и соответствующих квалификационных отметках, относящихся к проводимой подготовке, включая даты истечения срока действия квалификационных отметок и медицинских сертификатов.

(b) DTO должна вести отчет о ежегодной внутренней проверке и отчет о деятельности, указанной в [пункте DTO.GEN.270\(a\)](#) и [\(b\)](#) соответственно, в течение трех лет с даты, когда DTO составила указанные отчеты.

(c) DTO должна сохранять свою программу подготовки в течение трех лет с даты, когда она провела последний курс подготовки в соответствии с указанной программой.

(d) DTO в соответствии с действующим законодательством о защите персональных данных должна хранить сведения, указанные в [пункте \(a\)](#), таким образом, чтобы посредством определенных инструментов и протоколов гарантировать защиту, и должна принимать необходимые меры для предоставления доступа к указанным записям только лицам, уполномоченным на доступ к ним.

DTO.GEN.230 Программа подготовки DTO

(a) DTO должна составить программу подготовки для каждого определенного в [пункте DTO.GEN.110](#) вида обучения, которое обеспечивает DTO.

(b) Программы подготовки должны соответствовать требованиям [Приложения I](#) (Часть-FCL), [Приложения III](#) (Часть-BFCL) и [Приложения III](#) (Часть-SFCL) соответственно.

(c) DTO вправе проводить обучение, указанное в [пункте DTO.GEN.110\(b\)](#), только, если ее программа подготовки для указанного вида обучения, включая любые ее изменения, была утверждена ОГА по запросу DTO в соответствии с [пунктом ARA.DTO.110](#), подтвердившим, что программа подготовки и ее изменения соответствуют требованиям [Приложения I](#) (Часть-FCL), [Приложения III](#) (Часть-BFCL) и [Приложения III](#) (Часть-SFCL) в соответствующем случае. DTO должна ходатайствовать о получении указанного утверждения посредством предоставления своего заявления в соответствии с [пунктом DTO.GEN.115](#).

(d) [Пункт \(c\)](#) не применяется в отношении организации, которая также обладает утверждением, выданным в соответствии с подразделом АТО [Приложения VII](#) (Часть-ORA) и включающим в себя обязанности для указанного вида обучения.

DTO.GEN.240 Учебно-тренировочные самолеты и FSTDs

(a) DTO должна использовать соответствующий парк учебно-тренировочных самолетов или FSTDs в соответствии с предоставляемым ею обучением. Парк воздушных судов должен состоять из воздушных судов, которые соответствуют всем требованиям, определенным в базовых правилах. Воздушные суда, которые подпадают под [пункты \(a\), \(b\), \(c\)](#) или [\(d\)](#) [Приложения I](#) к базовым правилам, могут использоваться для подготовки, если выполнены все следующие условия:

(1) в ходе процесса оценки ОГА подтвердил уровень безопасности, сопоставимый с уровнем, определенным всеми основными требованиями базовых правил;

(2) ОГА утвердил использование воздушного судна для подготовки в АТО.

(b) DTO должна составить и регулярно обновлять перечень всех воздушных судов, в том

числе их регистрационные знаки, используемых для проводимой ею подготовки.

DTO.GEN.250 Аэродромы и взлетно-посадочные площадки

(а) При проведении летной подготовки на воздушном судне DTO должна использовать аэродромы или взлетно-посадочные площадки, которые с учетом проводимой подготовки и категории и типа используемого воздушного судна обладают соответствующими сооружениями и характеристиками для обучения соответствующим маневрам.

(б) Если DTO использует более одного аэродрома для проведения любого вида обучения, определенного в [пункте DTO.GEN.110\(a\)\(1\) и \(2\)](#), она должна:

(1) для каждого дополнительного аэродрома назначить заместителя руководителя подготовки, который будет отвечать за выполнение задач, указанных в [пункте DTO.GEN.210\(a\)\(2\)\(i\) - \(iii\)](#), на указанном аэродроме; и

(2) гарантировать доступность необходимых ресурсов для безопасной эксплуатации на всех аэродромах в соответствии с требованиями указанного Приложения (Часть-DTO).

DTO.GEN.260 Теоретическая подготовка

(а) При проведении теоретической подготовки DTO может использовать подготовку на месте или дистанционное обучение.

(б) DTO должна контролировать и регистрировать прогресс любого студента, проходящего теоретическую подготовку.

DTO.GEN.270 Ежегодная внутренняя проверка и ежегодный отчет о деятельности

DTO должна:

(а) проводить ежегодную внутреннюю проверку задач и обязанностей, определенных в [DTO.GEN.210](#), и составлять отчет в отношении указанной проверки;

(б) составлять ежегодный отчет о деятельности;

(с) передавать отчет о ежегодной внутренней проверке и ежегодный отчет о деятельности ОГА до даты, установленной указанным органом.

Дополнение 1 к Приложению VIII (Часть-DTO)

Заявление	
Согласно Правил	
<input type="checkbox"/> первоначальное заявление	
<input type="checkbox"/> уведомление об изменениях (1) - идентификационный номер DTO:	
1	Заявленная учебная организация (DTO) Наименование:
2	Место/места ведения деятельности Контактные данные (адрес, телефон, электронная почта) для основного места ведения деятельности DTO:
3	Персонал Фамилия и контактные данные (адрес, телефон, электронная почта) представителя DTO: Фамилия и контактные данные (адрес, телефон, электронная почта) руководителя подготовки в DTO и, в соответствующих случаях, заместителя/заместителей руководителя подготовки в DTO:
4	Объем и содержание обучения Перечень всех видов проводимого обучения: Перечень всех программ подготовки, используемых для проведения обучения (документы должны прилагаться к настоящему заявлению), или в случае, указанном в пункте DTO.GEN.230(d) Приложения VIII (Часть-DTO) к Правилам _____, ссылка на все утвержденные руководства по подготовке, используемые при проведении обучения:
5	Учебно-тренировочные самолеты и FSTDs Перечень воздушных судов, используемых для подготовки: Перечень соответствующих требованиям FSTDs, используемых для подготовки (в соответствующих случаях, включая буквенный код, указанный в сертификате о квалификации):

6	Аэродром/аэродромы и взлетно-посадочная площадка/площадки Контактные данные (адрес, телефон, электронная почта) всех аэродромов и взлетно-посадочных площадок, используемых DTO для проведения обучения:
7	Дата предполагаемого начала обучения:
8	Заявка на получение утверждения курсов стандартизации экзаменаторов и семинары по переподготовке (в соответствующем случае) ? Настоящим DTO ходатайствует о получении утверждения в отношении вышеперечисленных программ подготовки для курсов экзаменаторов в отношении планеров или аэростатов в соответствии с пунктами DTO.GEN.110(б) и DTO.GEN.230(с) Приложения VIII (Часть-DTO) к Правилам
9	Заявления DTO разработала стратегию в сфере безопасности в соответствии с Приложением VIII (Часть-DTO) к Правилам в частности, в соответствии с пунктом DTO.GEN.210(a)(1)(ii) указанного Приложения и будет применять указанную стратегию в процессе всей деятельности по подготовке, указанной в заявлении. DTO соблюдает и будет соблюдать в процессе всей деятельности по подготовке, указанной в заявлении, основные требования Приложения IV к Правилам, требования Приложения I (Часть-FCL) и Приложения VIII (Часть-DTO) к Правилам, а также требования Приложения III (Часть-BFCL) к Правилам и Приложения III (Часть-SFCL) к Правилам Мы подтверждаем, что вся информация, содержащаяся в настоящем заявлении, включая ее приложения (при необходимости), является полной и точной. Фамилия, дата и подпись уполномоченного DTO Фамилия, дата и подпись руководителя подготовки в DTO.
(1) В случае изменений необходимо заполнить только пункт 1 и поля, содержащие изменения.	