СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

**к проекту приказа Государственного агентства гражданской авиации**

**при Кабинете Министров Кыргызской Республики**

**«Об утверждении Авиационных правил Кыргызской Республики»**

**АПКР-1 «Выдача свидетельства авиационного персонала»**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Действующая редакция** | **Предлагаемая редакция** | |
| **ГЛАВА 1**  **ОПРЕДЕЛЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ И ОБЩИЕ ПРАВИЛА,**  **КАСАЮЩИЕСЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ**    **1.1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ**    **Аэростат.** Воздушное судно легче воздуха, не приводимое в движение силовой установкой.  **Примечание.** В целях настоящих Правил термин "аэростат" означает то же, что термин "свободный аэростат".  **Бортпроводник/бортоператор.** Член экипажа, который в интересах безопасности пассажиров выполняет обязанности, поручаемые ему эксплуатантом или командиром воздушного судна, но не является членом летного экипажа.  **Бортовое электронное оборудование.** Термин, обозначающий любое электронное устройство, включая его электрическую часть, предназначенное для использования на борту воздушного судна, в том числе радиооборудование, система автоматического управления полетом и приборное оборудование.  **Вертолет.** Воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.  **Вид воздушных судов.** Классификация воздушных судов на основе установленных основных характеристик например, самолет, вертолет, планер, свободный аэростат.  **воздушное судно** - любой летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной или водной поверхности;  **Воздушное судно, для эксплуатации которого требуется второй пилот.** Тип воздушного судна, для эксплуатации которого требуется второй пилот, как определено в сертификате типа или сертификате эксплуатанта.  **Воздушное судно, сертифицированное для полетов с одним пилотом.** Тип воздушного судна, которое по решению государства регистрации принятому во время сертификации может безопасно эксплуатироваться летным экипажем минимального состава, а именно одним пилотом.  **Воздушное судно с системой увеличения подъемной силы.** Воздушное судно тяжелее воздуха, способное выполнять вертикальный взлет, вертикальную посадку и полет на малой скорости, что в основном обеспечивается приводимым в действие двигателем механизации крыла или тягой двигателя, используемых для создания подъемной силы на этих режимах полета, а также не вращающимися аэродинамическими поверхностями, создающими подъемную силу при выполнении горизонтального полета.  **Время полета (налет) по приборам.** Время, в течение которого пилот пилотирует воздушное судно исключительно по приборам без использования внешних ориентиров.  **Время полета планера.** Общее время нахождения в полете на буксире или без буксира с момента начала движения планера при взлете и до момента его остановки по окончании полета.  **Восстановление квалификационного допуска или разрешения.** Административное действие, выполняемое после истечения срока действия квалификационного допуска или разрешения, которое восстанавливает права квалификационного допуска или разрешения в течение последующего, точно определенного периода в результате выполнения определенных требований.  **Время наземной тренировки по приборам.** Время, в течение которого пилот отрабатывает на земле имитируемый полет по приборам на тренажере, утвержденном органом по выдаче свидетельств.  **Второй пилот.** Имеющий свидетельство пилот, который выполняет любые функции пилота, кроме функций командира воздушного судна; исключение составляет пилот, находящийся на борту воздушного судна исключительно с целью прохождения летной подготовки.  **Диспетчер УВД с квалификационной отметкой в свидетельстве.** Диспетчер УВД, имеющий свидетельство и действительные квалификационные отметки, соответствующие осуществляемым им правам.  **Государственная программа безопасности полетов.** Единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов.  **Государственная авиация** - авиация, находящаяся в ведении уполномоченного государственного органа Кыргызской Республики и используемая для осуществления государственной деятельности в целях национальной и экономической безопасности государства, защиты суверенитета, обороны, безопасности населения, охраны конституционного строя и общественного порядка;  **Государственные воздушные суда** - воздушные суда, не включенные в Государственный реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики, состоящие на учете или включенные в реестры воздушных судов государственных органов Кыргызской Республики;  **Дирижабль.** Летательный аппарат легче воздуха, приводимый в движение силовой установкой.  **Зачет.** Признание альтернативного средства или полученной ранее квалификации.  **Значительные.** В контексте медицинских положений главы 6 настоящих Правил слово "значительные" означает такую степень или такой характер отклонений, которые могут угрожать безопасности полета.  **Иностранное воздушное судно** - воздушное судно, зарегистрированное в реестре воздушных судов иностранного государства;  **Иностранный эксплуатант воздушного судна** - лицо, имеющее действующий сертификат эксплуатанта воздушных судов, выданный иностранным государством;  **Квалификация.** Сочетание умений, знаний и установок, требуемых для выполнения задачи на предписанном уровне.  **Квалификационный блок.** Дискретная функция, состоящая из ряда квалификационных элементов.  **Квалификационный элемент.** Действие, представляющее собой задачу, которая имеет инициирующее событие и завершающее событие, четко определяющее ее границы и наблюдаемый результат.  **Квалификационная отметка.** Запись, сделанная в свидетельстве или имеющая к нему отношение и являющаяся его частью, в которой указываются особые условия, права или ограничения, относящиеся к этому свидетельству.  **Командир воздушного судна.** Пилот, назначенный эксплуатантом или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета.  **Командир воздушного судна под наблюдением**. Второй пилот, выполняющий под контролем командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна, включая командира воздушного судна-стажера, выполняющего такие обязанности и функции под контролем уполномоченного пилота-инструктора или назначенного для этой цели командира воздушного судна.  **Коммерческая воздушная перевозка.** Полет воздушного судна для перевозки пассажиров, груза или почты за плату или по найму.  **Комплексный пилотажный тренажер.**  **Тренажер.** Любой из следующих трех видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полета:  (1) **Летный тренажер**, который обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна, позволяющее имитировать реальные функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем управления, обычную для членов летного экипажа обстановку и летные характеристики данного типа воздушного судна;  (2) **Пилотажный тренажер**, который обеспечивает реальное воспроизведение обстановки в кабине экипажа и имитирует показания приборов, простые функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, а также летно-технические характеристики воздушных судов определенного класса;  (3) **Приборный тренажер**, который оборудован соответствующими приборами и который имитирует обстановку в кабине экипажа, аналогичную обстановке во время полета воздушного судна по приборам.  **Контроль факторов угрозы.** Процесс обнаружения угроз и реагирования на них с помощью контрмер, которые уменьшают и устраняют последствия угроз и снижают вероятность ошибок или нежелательных состояний.  **Контроль ошибок.** Процесс обнаружения ошибок и реагирования на них с помощью контрмер, которые уменьшают или устраняют последствия ошибок и снижают вероятность ошибок или нежелательных состояний.  **Критерии эффективности.** Простое, поддающееся оценке изложение требуемого результата квалификационного элемента и описание критериев, используемых для определения того, достигнут ли требуемый уровень эффективности.  **Летная проверка.** Процесс определения уровня профессиональной подготовки лиц летного состава при выполнении ими задания на полет.  **Летное мастерство.** Согласованное применение умений правильно оценивать обстановку, а также должным образом приобретенных знаний, навыков и методов для выполнения целей полета.  **Легкое воздушное судно** - воздушное судно с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 750 килограммов и до 5700 килограммов, включая вертолет с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 3175 килограммов;  **Медицинское заключение (медицинский сертификат).** Документ, который является доказательством того, что орган гражданской авиации подтверждает соответствие обладателя свидетельства конкретным требованиям, предъявляемым к годности по состоянию здоровья.  **Медицинское освидетельствование –** это комплекс медицинских обследований с целью определения психического и физического соответствия состояния здоровья кандидата установленным требованиям на получение Медицинского заключения соответствующего класса.  **Медицинский эксперт.** Лицо, назначаемое органом гражданской авиации, и обладающее квалификацией и опытом работы в качестве врача по специальности в той области, в которой проводится медицинское освидетельствование или оценка медицинских заключений, опытом работы в области авиационной медицины, а также квалификацией в области определения и оценки медицинских показаний, которые могут угрожать безопасности полетов.  ***Примечание 1.*** Медицинские эксперты проводят оценку медицинских заключений, представленных полномочному органу по выдаче свидетельств членами врачебной комиссии.  ***Примечание 2.*** Медицинские эксперты поддерживают свои профессиональные знания на современном уровне.  **Метеоролог (инженер-синоптик/инженер-метеоролог).** Лицо, успешно прошедшее курс обучения на университетском уровне по пакету обязательных программ для метеорологов (БИП-М), содержащих требования, предъявляемые к метеорологу.  **Метеорологическое наблюдение (наблюдение).** Оценка одного или нескольких метеорологических элементов.  **Могут привести.** В контексте медицинских положений Главы 6 настоящих Правил слова "могут привести" означают такую вероятность наступления нетрудоспособности, которая неприемлема для соответствующего медицинского эксперта.  **Налет с инструктором.** Полетное время, в течение которого какое-либо лицо проходит летную подготовку на борту воздушного судна с пилотом-инструктором, имеющим соответствующее свидетельство.  **Ночь.** Период времени между концом вечерних гражданских сумерек, и началом утренних гражданских сумерек или иной такой период между заходом и восходом солнца, который может быть установлен соответствующим полномочным органом.  **Обслуживание ОВД на основе наблюдения.** Термин, используемый в отношении одного из видов обслуживания, обеспечиваемого непосредственно с помощью системы наблюдения ОВД.  **Официальное медицинское заключение.** Сделанное применительно к конкретному случаю одним или несколькими медицинскими экспертами заключение, приемлемое для полномочного органа по выдаче свидетельств, с привлечением при необходимости специалистов по производству полетов или других экспертов.  **Ошибка.** Действие или бездействие члена эксплуатационного персонала, которое приводит к отступлению от намерений или ожиданий организации или этого члена эксплуатационного персонала.  **План полета.** Определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемые органам обслуживания воздушного движения.  **Планер.** Воздушное судно тяжелее воздуха, не приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.  **Пилотирование.** Умение манипулировать органами управления воздушного судна в течение полетного времени.  **Подписание свидетельства о техническом обслуживании.** Удостоверение того, что работа по техническому обслуживанию выполнена удовлетворительно с применимыми в этом случае стандартами летной годности, в подтверждении чего выдается свидетельство о техническом обслуживании, упоминаемое в АПКР-6.  **Подготовка по утвержденной программе.** Подготовка, осуществляемая под контролем и по специальной программе, утвержденной органом гражданской авиации, если эта подготовка членов летного экипажа проводится в утвержденной учебной организации.  **Полет по маршруту.** Полет из пункта отправления в пункт прибытия по заранее запланированному маршруту с использованием стандартных навигационных процедур.  **Полетное время самолета.** Общее время с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его полной остановки по окончании полета.  **Полетное время вертолета.** Общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолета до момента полной остановки вертолета по окончании полета и прекращения вращения лопастей несущих винтов.  **Психоактивные вещества.** Алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, другие психостимулирующие средства, галлюциногены и летучие растворители, табак и кофеин исключены.  **Полномочный орган по выдаче свидетельств.** Полномочный орган, на который государством возложена ответственность за выдачу свидетельств авиационному персоналу, которая включает следующее:  1) оценка подготовленности кандидата к получению свидетельства или квалификационной отметки;  2) выдача и подтверждение свидетельств и квалификационных отметок;  3) назначение и наделение полномочиями утвержденных лиц;  4) утверждение программ подготовки;  5) утверждение использования тренажеров и выдачу разрешений на использование этих тренажеров для накопления опыта или проверки квалификации, что необходимо для выдачи свидетельства или получения квалификационной отметки;  6) признание свидетельств, выданных другими государствами.  **Орган гражданской авиации.** Полномочный орган государственного регулирования деятельности гражданской авиации.  **Приборное время.** Время полета по приборам или время наземной тренировки по приборам.  **Признание свидетельства (придание силы свидетельству).** Действие, в результате которого государство вместо выдачи собственного свидетельства признает свидетельство, выданное другим государством, в качестве равноценного его собственному свидетельству.  **Прогноз (погоды).** Описание метеорологических условий, ожидаемых в определенный момент или период времени в определенной зоне или части воздушного пространства.  **Самолет. Воздушное судно** тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.  **Самостоятельный полет.** Время полета, в течение которого пилот-курсант является единственным лицом на борту воздушного судна.  **Связанное с риском употребление психоактивных веществ.** Употребление авиационным персоналом одного или нескольких психоактивных веществ таким образом, что оно:  (1) представляет прямую опасность для употребляющего их человека или ставит под угрозу жизнь, здоровье или благополучие других людей; и/или  (2) создает или усугубляет проблему или расстройство профессионального, социального, психического или физического характера.  **Сертификат учебной организации** - это документ, дающий право осуществлять на территории Кыргызской Республики виды подготовки авиационного персонала, указанные в Сертификате, с обеспечением соответствующего уровня и качества подготовки.  **Система контроля качества.** Документально оформленные организационные процедуры и принципы, внутренний аудит этих принципов и процедур, обзор системы управления и выдача рекомендаций по повышению качества.  **Система наблюдения ОВД.** Общий термин, под которым в отдельности понимаются системы ADS-B, ПОРЛ, ВОРЛ или любая другая сопоставимая наземная система, позволяющие опознать воздушные суда.  **Система управления безопасностью полетов (СУБП).** Системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, руководящие принципы и процедуры.  **Техник-метеоролог (техник-синоптик).** Лицо, успешно прошедшее курс обучения по пакету обязательных программ для техников-метеорологов (БИП-МТ), содержащих требования, предъявляемые к технику-метеорологу.  **Техническое обслуживание.** Проведение работ, необходимых для обеспечения сохранения летной годности воздушного судна, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранения дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта.  **Тип воздушных судов.** Все воздушные суда одной и той же принципиальной конструкции, в том числе все их модификации, за исключением тех, которые приводят к изменению пилотажных или летных характеристик.  **Удостоверить годность к полетам.** Выдать удостоверение о том, что воздушное судно или его части соответствуют действующим нормам летной годности после выполнения технического обслуживания воздушного судна или его частей.  **Угроза.** События или ошибки, которые происходят вне сферы компетенции члена эксплуатационного персонала, повышают сложность эксплуатации, и которыми необходимо управлять для поддержания допустимого уровня безопасности.  **Утвержденная организация по техническому обслуживанию.** Организация, утвержденная органом гражданской авиации в соответствии с требованиями главы 8 части 1 АПКР-6 для выполнения технического обслуживания воздушных судов или их частей и функционирующая под контролем органа, утвержденного данным государством.  ***Примечание.*** Ничто в данном определении не препятствует тому, чтобы такая организация и контролирующий ее деятельность орган утверждались более чем одним государством.  **Утвержденная учебная организация.** Организация, утвержденная органом гражданской авиации в соответствии с требованиями настоящих Правил для проведения подготовки членов летного экипажа и функционирующая под контролем данного государства.  **Член врачебно-летной экспертной комиссии.** Врач, прошедший подготовку и имеющий практические навыки в области авиационной медицины и опыт работы в авиации, который назначается органом гражданской авиации для проведения медицинских освидетельствований годности по состоянию здоровья кандидатов на получение свидетельств или квалификационных отметок, для которых установлены требования по медицинскому освидетельствованию.  **Член летного экипажа.** Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полетного времени (командир ВС, пилот, штурман, бортовой инженер, бортовой механик, бортовой радист, летчик-наблюдатель, инструктор-парашютист).  **Эксплуатант.** Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.  **1.1.1.** В настоящих Правилах, если не оговорено иначе или, когда иное не вытекает из контекста:  1.1.1.1. Термин "**бортпроводни**к" соответствует термину "**член обслуживающего экипажа**", применяемому в АПКР-6 и "**член кабинного экипажа**", применяемому в Приложении 6 к Конвенции о международной гражданской авиации.  1.1.1.2. Термины "**тренажер**", "**летный тренажер**", "**пилотажный тренажер**" и "**приборный тренажер**" соответствуют терминам "**тренажерное устройство имитации полета**" ("**flight simulation training device**"), "тренажер, имитирующий условия полета" ("**flight simulator**"), "**тренажер для отработки техники пилотирования**" ("**flight procedures trainer**") и "**тренажер для основной подготовки к полетам по приборам**" ("**basic instrument flight trainer**") соответственно, применяемым в Приложении 1 к Конвенции о международной гражданской авиации.  **1.1.2**. В настоящие Правила включены определения лишь для тех терминов, которые не имеют общепринятых словарных значений и нуждаются в пояснениях, и изменение значения которых может повлиять на смысл требования.  **1.1.3.** Примечания, включенные в настоящие Правила, где это необходимо, имеют цель предоставить фактическую информацию или ссылку на соответствующие требования, являются составной частью Правил.  **1.1.4.** Приложения к настоящим Правилам содержат материал, сгруппированный отдельно для удобства пользования, и являются неотъемлемой частью Правил.  **1.1.5.** Дополнения к настоящим Правилам содержат материал, который лишь дополняет и способствует применению настоящих Правил, но не обладают статусом Приложений к настоящим Правилам.  **1.1.6.** При формулировании требований в тексте настоящих Правил глагол ставится в настоящем времени, изъявительном наклонении, а при формулировании рекомендаций применяется текст светлым курсивом и вспомогательный глагол "**следует**" в соответствующем лице с инфинитивом основного глагола.  **1.1.7.** Любые требования настоящих Правил, в отношении которых установлены более поздние сроки вступления в силу, чем дата вступления настоящих Правил в силу, могут добровольно применяться эксплуатантами и организациями по техническому обслуживанию со дня вступления настоящих Правил в силу.  **1.1.8.** Перечень специалистов авиационного персонала.  1. Специалисты, входящие в состав летного экипажа гражданской авиации:   * пилот; * бортрадист; * бортинженер (бортмеханик); * летчик-наблюдатель. * штурман   2. Специалисты, входящие в состав кабинного экипажа гражданской авиации:   * бортпроводник; * бортоператор.   3. Специалисты, осуществляющие управление воздушным движением:   * диспетчер управления воздушным движением.   4. Специалисты, осуществляющие техническое обслуживание воздушных судов:   * специалист по техническому обслуживанию воздушных судов.   5. Специалисты, осуществляющие функции сотрудника по обеспечению  полетов:   * сотрудник по обеспечению полетов.   **1.1.9**. Сокращения.  **ИКАО** - Международная организация гражданской авиации;  **ППП** - правила полетов по приборам;  **ПВП** - правила визуальных полетов;  **МКО** - международная комиссия по освещению;  **ВЛЭК** – врачебно-летная экспертная комиссия  **AFIS** - аэродромная служба полетной информации;  **РЛЭ** - руководство по летной эксплуатации;  **УВД** - Управление воздушного движения;  **ОВД** - Обслуживание воздушного движения;  **AIP** - Сборник аэронавигационной информации;  **NOTAM** - извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживании и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов;  **ВМУ** - визуальные метеоусловия;  СЭП/SOP - стандартные эксплуатационные процедуры;  **ТЕМ** - принципы контроля факторов угрозы и ошибок;  **ВСУ** - вспомогательная силовая установка;  **ADS-B** - радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение;  **ВМО** - Всемирная метеорологическая организация;  **ВОРЛ** - вторичный обзорный радиолокатор;  **ПОРЛ** - первичный обзорный радиолокатор.  **БИП-МТ –** Блок обязательных индивидуальных программ  **1.2. ОБЩИЕ ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ**  Примечание. В соответствии с настоящими Правилами свидетельства выдаются следующему авиационному персоналу:  - **пилоту-любителю** (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);  - **коммерческому пилоту** (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);  - **пилоту многочленного экипажа** (самолет);  - **линейному пилоту** (самолет, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);  - **пилоту-планеристу**;  - **пилоту свободного аэростата**;  - **штурману**;  - **бортинженеру** (**бортмеханику**);  - **бортрадисту**;  - **бортоператору**;  - **бортпроводнику**;  - **диспетчеру УВД**;  - **инженеру** (**технику**) по техническому обслуживанию воздушных судов (инженер/техник);  - **сотруднику по обеспечению полетов**/**полетному диспетчеру**;  - **оператору авиационной станции**;  - **метеорологическому персоналу.**  ***Примечание.*** Свидетельство пилота сверлегкого воздушного судна выдается в соответствии с Правилами и требованиями АПКР-22, но так же пилотам сверхлегких воздушных судов необходимо знать и выполнять общие правила и требования всех АПКР, в части касающиеся их деятельности.  **1.2.1. Допуск к работе в качестве члена летного экипажа**  1.2.1.1. К выполнению функций члена летного экипажа воздушного судна, зарегистрированного в Кыргызской Республике, не допускается лицо, не имеющее действительного свидетельства, отвечающего требованиям настоящих Правил и соответствующего обязанностям, которые это лицо выполняет. Свидетельство выдается государством регистрации данного воздушного судна или любым другим государством, при условии, что в последнем случае свидетельству придается сила государством регистрации данного воздушного судна.  1.2.1.2. Авиационный персонал, действия которого влияют на состояние безопасности на воздушном транспорте, допускается к профессиональной деятельности при наличии свидетельства авиационного персонала, квалификационных отметок и медицинского заключения, выданных в соответствии с требованиями Авиационных правил Кыргызской Республики.  1.2.1.3. Свидетельство авиационного персонала выдается на ограниченный срок лицу, которое отвечает квалификационным и другим требованиям, предусмотренным Авиационными правилами Кыргызской Республики. При выполнении своих должностных обязанностей авиационный персонал должен иметь при себе действующее свидетельство авиационного персонала.  **1.2.2. Порядок признания свидетельств**  1.2.2.1. В тех случаях, когда орган гражданской авиации Кыргызской Республики вместо выдачи свидетельства авиационного персонала Кыргызской Республики признает свидетельство, выданное другим государством, он устанавливает его действительность соответствующим разрешением, которое носится вместе со свидетельством, выданным другим государством, и удостоверяет, что это свидетельство действует наравне со свидетельством, выдаваемым органом гражданской авиации Кыргызской Республики. В тех случаях, когда орган гражданской авиации Кыргызской Республики при выдаче разрешения ограничивается предоставлением конкретных прав, в разрешении указывается конкретные права обладателя свидетельства, которое принимается в качестве равноценного. Срок действия разрешения не превышает срока действия самого свидетельства. Разрешение теряет силу, если свидетельство, на основании которого оно было выдано, было аннулировано или его действие временно приостановлено.  1.2.2.1.1. Срок действия свидетельства может быть продлен путем выдачи органом по выдаче свидетельств соответствующего уведомления без обязательного возвращения самого свидетельства и вызова его обладателя в государство выдачи данного свидетельства.  1.2.2.2. В тех случаях, когда при признании свидетельства выдается разрешение для выполнения коммерческих авиаперевозок, орган по выдаче свидетельств подтверждает действительность данного свидетельства, прежде чем дать такое разрешение.  1.2.2.3. Основанием для признания свидетельства, выданного другим государством, является выполнение следующих условий:  (1) имеется соответствующая документация, подтверждающая наличие у кандидата уровня знаний, умений, опыта и квалификации, требуемые для применения им своего свидетельства и/или квалификационной отметки;  (2) свидетельство, медицинское заключение, квалификационные отметки, и другие разрешения, выданные другим государством, отвечают требованиям настоящих Правил.  1.2.2.4. Содержание и форма удостоверения о признании свидетельства, выданного другим государством, устанавливается органом по выдаче свидетельств.  1.2.2.5. Придание силы свидетельству в соответствии с официальным соглашением между Договаривающимися государствами в рамках общих правил выдачи свидетельств.  1.2.2.6. Независимо от положений пп. 1.2.2.1 и 1.2.2.2 Договаривающиеся государства могут автоматически взаимно придавать силу выданным свидетельствам, если эти государства:  a) приняли общие правила выдачи свидетельств, которые соответствуют настоящему Приложению;  b) заключили официальное соглашение, признающее процедуру автоматического придания силы;  с) ввели систему надзора с целью обеспечить на постоянной основе применение общих правил выдачи свидетельств;  d) зарегистрировали данное соглашение в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции о международной гражданской авиации.  Примечание 1. Реестр соглашений и соответствующий перечень Договаривающихся государств содержатся в базе данных ИКАО об авиационных соглашениях и договорах.  Примечание 2. Общие правила выдачи свидетельств означают общую нормативную систему выдачи свидетельств, которая имеет обязательную юридическую силу и непосредственно применяется в отношении государств-членов - участников соглашения, признающего процедуру автоматического придания силы. Общие правила выдачи свидетельств, применяемые этими государствами, содержат идентичные требования в отношении выдачи свидетельств, поддержания уровня квалификации и предыдущего опыта. Региональный орган по безопасности полетов может разработать и обновлять эти общие правила для своих государств-членов.  1.2.2.7. В свидетельства, сила которым была придана на основании процедуры, предусмотренной п. 1.2.2.6, вносятся удостоверяющая запись, свидетельствующая о том, что им автоматически придана сила в соответствии с соглашением, о котором говорится в п. 1.2.2.6, и ссылка на регистрационный номер соглашения ИКАО. В такой удостоверяющей записи  также приводится перечень всех государств, являющихся сторонами данного соглашения. В п. 1.2.2.8 предусматривается переходный период для государств, которые соблюдают требования в п. 1.2.2.6, и выдали свидетельства до даты начала применения этого Стандарта.  1.2.2.8. До 31 декабря 2022 года государства, которые соблюдают требования в п. 1.2.2.6, и которые выдали свидетельства до 9 ноября 2017 года, могут использовать другие действенные средства, которые находятся на борту воздушного судна или к которым имеется доступ, для подтверждения того, что свидетельствам, выданным данным государством, придана сила в соответствии с соглашением в п. 1.2.2.6.  Примечание. Инструктивный материал, касающийся формы удостоверяющей записи, приводится в дополнении С. В инструктивном материале также изложен порядок использования дополнения к свидетельству в качестве составной части удостоверяющей записи в отношении информации, которая со временем может измениться, т. е. регистрационный номер соглашения ИКАО и список всех государств, являющихся сторонами этого соглашения.  1.2.2.9. Рекомендация. Свидетельству пилота, выданному Договаривающимся государством, следует придавать силу в других Договаривающихся государствах в целях его использования пилотами-любителями.  Примечание. Договаривающимся государствам, которые без формальностей придают силу свидетельству, выданному другим Договаривающимся государством для использования пилотами-любителями, рекомендуется включить уведомление о такой возможности в сборник аэронавигационной информации.  **1.2.3. Права обладателя свидетельства**  1.2.3.1. Орган гражданской авиации не предоставляет обладателю свидетельства никаких других прав, кроме тех, которые предусмотрены данным свидетельством.  1.2.3.2. Обладатель свидетельства лишается прав, предусмотренных этим свидетельством в случаях:  (1) отсутствия (утраты) отдельных листов в свидетельстве, а равно их отделения с нарушением первоначальной целостности;  (2) наличия подчисток и незаверенных исправлений в нем;  (3) отсутствия или повреждения фотографии владельца;  (4) истечения срока действия свидетельства, медицинского заключения или применяемой квалификационной отметки.  **1.2.4. Годность по состоянию здоровья**  1.2.4.1. Кандидат на получение свидетельства имеет, когда это предписывается, медицинское заключение, выданное в соответствии с положениями главы 6 настоящих Правил.  1.2.4.2. В целях государственной программы безопасности полетов Кыргызской Республики, а также положений настоящих Правил, касающихся медицинского освидетельствования авиационного персонала, полномочному органу по выдаче свидетельств и врачебно-летной экспертной комиссии следует руководствоваться основными принципами управления безопасностью полетов, которые включают:  1) регулярный сбор и анализ случаев потери трудоспособности в полете и медицинских данных в процессе выдачи медицинских заключений с целью определения областей повышенного медицинского риска;  2) постоянную переоценку процесса выдачи медицинского заключения с целью выявления факторов повышенного медицинского риска.  ***Примечание.*** Инструктивный материал, касающийся программ по безопасности полетов и принципов управления безопасностью полетов, содержится в Документах ИКАО "Руководство по управлению безопасности полетов (РУПБ)" (Doc 9859).  1.2.4.3. Продолжительность срока действия медицинского заключения начинается со дня проведения медицинского освидетельствования.  1.2.4.3.1. Срок действия медицинского заключения может быть продлен органом гражданской авиации, выдающим данное свидетельство, на период до 45 дней.  1.2.4.3.2. Медицинское освидетельствование авиационного персонала может проводиться в течение срока действия действующего медицинского заключения, но не более чем за 45 дней до даты истечения его срока действия, для того чтобы календарный день истечения срока действия медицинского заключения оставался постоянным каждый год. В этом случае дата истечения срока действующего медицинского заключения будет началом срока действия нового медицинского заключения.  1.2.4.4. За исключением случаев, предусмотренных в пункте 1.2.5.2.6, члены летного экипажа или диспетчеры управления воздушным движением не пользуются своими свидетельствами, если не имеют действующего медицинского заключения, соответствующего их свидетельствам.  1.2.4.5. Члены врачебно-летной экспертной комиссии назначаются руководителем организацией, структурным подразделением которой является врачебно-летная экспертная комиссия по согласованию с органом гражданской авиации. Члены врачебно-летной экспертной комиссии назначаются из лиц, имеющих соответствующую квалификацию и разрешение на медицинскую практику, для медицинского освидетельствования состояния здоровья кандидатов для выдачи или возобновления свидетельств или квалификационных отметок, указанных в главах 2 и 3, и соответствующих свидетельств, указанных в главе 4 настоящих Правил.  1.2.4.5.1. Члены врачебно-летной экспертной комиссии и медицинский эксперт имеют подготовку в области авиационной медицины и не реже одного раза в течение 60 месяцев повышают свою квалификацию. Перед назначением члены врачебной комиссии демонстрируют требуемый уровень квалификации в области авиационной медицины.  1.2.4.5.2. Члены врачебно-лётной экспертной комиссии практически знакомятся с условиями, в которых обладатели свидетельств и квалификационных отметок выполняют свои обязанности.  ***Примечание.*** Практические знания, упомянутые в пункте 1.2.4.5.2, членами врачебно-летной экспертной комиссии могут приобретаться в установленном органом гражданской авиации порядке путем посещения действующих рабочих мест или тренажеров, используемых авиационным персоналом.  1.2.4.5.3. Органу сертифицирующему работу врачебно-летной экспертной комиссии следует через каждые 36 месяцев проверять квалификацию врачей-экспертов.  1.2.4.5.4. При осуществлении любых видов осмотров или обследований в целях медицинского освидетельствования врачебно-летная экспертная комиссия применяет наилучшую медицинскую практику. В целях настоящих Правил термин "наилучшая медицинская практика" означает применение врачебной комиссией таких официально признанных, сертифицированных или разрешенных в установленном порядке в Кыргызской Республике, государствах-членах Международной организации гражданской авиации или соответствующих международных организациях средств, процедур или методов осмотров и/или обследований, которые безопасны для здоровья человека, и которые являются наиболее эффективными и приемлемыми или предпочтительными с точки зрения быстроты и удобства прохождения и проведения медицинского освидетельствования.  1.2.4.6. Кандидаты на получение свидетельств или квалификационных отметок, для получения которых определяется годность по состоянию здоровья, подписывают и представляют члену врачебно-летной экспертной комиссии заявление по Форме, оговоренной в Приложении 16 к настоящим Правилам. Они информируют члена врачебной комиссии о том, имели ли место ранее случаи отказа в выдаче, аннулирования или приостановления действия медицинского заключения, и если да, о причинах такого отказа, аннулирования или приостановления действия.  1.2.4.6.1. О любом ложном заявлении, сделанном члену врачебно-летной экспертной комиссии кандидатом на получение свидетельства или квалификационной отметки, сообщается полномочному органу по выдаче свидетельств государства, выдающего свидетельство.  1.2.4.7. Закончив медицинское освидетельствование кандидата в соответствии с положениями главы 6 настоящих Правил, председатель врачебно-летной экспертной комиссии представляет полномочному органу по выдаче свидетельств копии карты медицинского освидетельствования или копии с медицинских книжек, заверенных председателем врачебно-летной экспертной комиссии в соответствии с его требованиями, подробно излагая результаты освидетельствования и давая свою оценку выводов в отношении годности по состоянию здоровья.  В случае отказа кандидату в выдаче медицинского заключения по состоянию здоровья председатель врачебно-летной экспертной комиссии представляет полномочному органу по выдаче свидетельств копии медицинского освидетельствования (согласно Приложению 18 к настоящим Правилам).  Полномочный орган по выдаче свидетельств проводит оценку медицинских заключений и его регистрацию.  1.2.4.7.1. Если медицинское заключение представляется полномочному органу по выдаче свидетельств в электронном формате, такое заключение содержит фамилию и имя членов врачебно-летной экспертной комиссии, и заверяется соответствующими электронно-цифровыми подписями членов врачебной комиссии.  1.2.4.7.2. В состав врачебно-летной экспертной комиссии включаются врачи, имеющие квалификацию терапевта, хирурга, невролога, отоларинголога, офтальмолога, а также другого обслуживающего или вспомогательного медицинского персонала, необходимого для осуществления медицинского освидетельствования в соответствии с требованиями настоящих Правил. По согласованию с органом гражданской авиации назначается один из членов врачебно-летной экспертной комиссии в качестве председателя врачебно-летной экспертной комиссии, который несет ответственность за координацию деятельности членов врачебной комиссии, оценку выводов в отношении годности по состоянию здоровья и подписание медицинского заключения.  1.2.4.7.3. В случае отсутствия соответствующего оборудования для проведения требуемого обследования или отсутствия соответствующего специалиста в составе врачебно-летной экспертной комиссии врачебно- летной экспертная комиссия может воспользоваться оборудованием и/или услугами специалистов соответствующего медицинского или другого учреждения, имеющего возможности для проведения такого обследования или представления соответствующего заключения.  1.2.4.7.4. В случае временного отсутствия назначенного члена врачебно-летной экспертной комиссии, по согласованию с органом гражданской авиации организация временно включает в состав врачебно-летной экспертной комиссии соответствующего члена врачебно-летной экспертной комиссии другого государства либо назначает другого врача, для выполнения функций такого отсутствующего члена врачебно-летной экспертной комиссии, при условии, что:  (1) включаемый в состав врачебно-летной экспертной комиссии член врачебно-летной экспертной комиссии другого государства или заменяющий врач знающий требования Приложения 1 к Конвенции о международной гражданской авиации и должным образом ознакомлен с требованиями настоящих Правил в части, касающейся исполнения им своих обязанностей;  (2) квалификация и опыт включаемого с состав врачебно-летной экспертной комиссии заменяющего врача позволяет под контролем одного или нескольких действующих членов врачебно-летной экспертной комиссии провести медицинское освидетельствование в соответствии с требованиями настоящих Правил.  (3) проведение медицинского освидетельствования авиационных специалистов при неполном составе членов врачебно-летной экспертной комиссии запрещается; совместительство по должностям председателя врачебно-летной экспертной комиссии и членов врачебно-летной экспертной комиссии запрещается.  1.2.4.8. Орган гражданской авиации пользуется услугами медицинских экспертов для оценки результатов заключений, представленных полномочным органам по выдаче свидетельств членами врачебно-летной экспертной комиссии.  1.2.4.8.1. Члены врачебно-летной экспертной комиссии представляют полномочному органу по выдаче свидетельств всю необходимую медицинскую информацию, достаточную для проведения этим полномочным органом проверок медицинских заключений с тем, чтобы убедиться, что члены врачебно-летной экспертной комиссии отвечают действующим стандартам добросовестной врачебной практики и оценки факторов риска с точки зрения авиационной медицины.  ***Примечание***. Инструктивный материал по оценке факторов риска с точки зрения авиационной медицины содержится в Документе ИКАО "Руководство по авиационной медицине" (Doc 8984).  1.2.4.9. При несоответствии медицинским стандартам, указанным в главе 6 настоящих Правил для конкретных свидетельств, соответствующее медицинское заключение не выдается или не возобновляется, если не соблюдены следующие условия:  1) в официальном медицинском заключении указывается на то, что в особых обстоятельствах несоответствие кандидата какому-либо требованию, количественному или иному, не угрожает безопасности полетов;  2) надлежащим образом учтены соответствующие способности, квалификация и опыт кандидата, а также условия его работы;  3) в свидетельстве производится отметка о любом специальном ограничении или ограничениях в тех случаях, когда должное выполнение служебных обязанностей обладателем свидетельства обеспечивается при соблюдении такого ограничения или ограничений.  1.2.4.9.1. Если кандидату отказано в выдаче медицинского заключения, кандидат может:  а) согласиться с данным решением или  б) обжаловать решение  Апелляционную жалобу с соответствующими подтвержденными данными следует направлять в полномочный орган по выдаче свидетельств. Медицинский эксперт рассматривает дело, нередко созывая медицинскую ревизионную комиссию (состоящую из соответствующих специалистов) для вынесения экспертного заключения. Ответственность за принятие окончательного медицинского заключения несет медицинский эксперт, который должен быть независимым в принятии такого решения.  ***Примечание.*** Инструктивный материал по оценке кандидатов с инсулинозависимым сахарным диабетом типа 2 в соответствии с п.1.2.4.9 настоящих Правил содержится в Документе ИКАО "Руководство по авиационной медицине" (Doc 8984).  1.2.4.10. Члены врачебно-летной экспертной комиссии, должностные лица полномочного органа по выдаче свидетельств, а также любое лицо, в распоряжение которого предоставляется медицинская информация, неукоснительно соблюдает конфиденциальность медицинской информации.  1.2.4.10.1. Все медицинские заключения и записи (подробные сведения о кандидате) хранятся врачебно-летной экспертной комиссии и органом гражданской авиации в защищенном помещении, и доступ к ним предоставляется только членам врачебно-летной экспертной комиссии и должностным лицам полномочного органа по выдаче свидетельств. Ответственность за организацию хранения и сохранность медицинских заключений и записей (подробных сведений о кандидате) возлагается на председателя врачебно-летной экспертной комиссии и соответствующего должностного лица органа гражданской авиации, ответственного за выдачу медицинских заключений (свидетельств авиационного персонала).  1.2.4.10.2. Когда это оправдано целями настоящих Правил, член врачебно-летной экспертной комиссии определяет объем медицинской информации, который может быть представлен соответствующим должностным лицам полномочного органа по выдаче свидетельств.  1.2.4.10.3. Медицинские документы кандидатов, признанных негодными к выдаче медицинского заключения, хранятся врачебно-летной экспертной комиссией не менее 5 лет.  1.2.4.10.4. Медицинские документы кандидата передаются другой врачебно-летной экспертной комиссии или другому медицинскому учреждению с письменного согласия кандидата в опечатанном виде через зарегистрированную почтовую организацию, курьера или кандидата согласно соответствующему акту о передаче, подписанному председателем врачебной комиссией.  **1.2.5. Действительность свидетельств**  1.2.5.1. Обладатель свидетельства осуществляет права, предусмотренные данным свидетельством или соответствующими квалификационными отметками лишь в том случае, если он сохраняет свою квалификацию, а его опыт последнего времени отвечает требованиям, установленным настоящими Правилами и другими соответствующими авиационными правилами Кыргызской Республики.  1.2.5.1.1. Требования к поддержанию уровня квалификации и предыдущему опыту кандидата при выдаче свидетельств и квалификационных отметок пилотов следует устанавливать на основе применения системного подхода к предотвращению авиационных происшествий, в рамках которого следует применять процесс оценки риска и проводить анализ выполняемых полетов, а также данных об авиационных происшествиях и инцидентах, имеющих отношение к воздушным судам, эксплуатирующимся в Кыргызской Республике.  1.2.5.1.2. Орган гражданской авиации Кыргызской Республикой предоставляет возможность другим Договаривающимся государствам установить действительность свидетельства, выданного Кыргызской Республикой.  ***Примечание 1.*** Поддержание уровня квалификации членов летного экипажа, занятых в коммерческих воздушных перевозках, проводится путем проведения проверок квалификации, осуществляемых в соответствии с требованиями АПКР-6.  ***Примечание 2*.** Сведения о поддержании уровня квалификации регистрируются в документах эксплуатанта, в летной книжке или в свидетельстве члена летного экипажа.  ***Примечание 3.*** Члены летного экипажа могут проходить проверку квалификации на утвержденных государством регистрации тренажерах.  1.2.5.2. Медицинское заключение действительно от даты медицинского освидетельствования в течение периода, указанного в таблице ниже:  ***Примечание.*** При определении срока действия свидетельства последний учитываемый месяц срока действия свидетельства включает день с тем же календарным числом, что и день медицинского освидетельствования, или, если в этом месяце нет дня с таким числом, - последний день такого месяца.  1.2.5.2.1. Срок действия медицинского заключения может быть сокращен по клиническим показаниям.  1.2.5.2.2. Когда обладателями свидетельства линейного пилота (самолет, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) и свидетельства коммерческого пилота (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), выполняющими коммерческие полеты по перевозке пассажиров на самолетах, управляемых одним пилотом, являются лица старше 40 лет, срок действия медицинского заключения сокращается до 6 месяцев.  1.2.5.2.3. Когда обладателям свидетельства линейного пилота (самолет, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства коммерческого пилота (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) и свидетельства пилота многочленного экипажа (самолет), занятых выполнением коммерческих воздушных перевозок, исполняется 60 лет, то срок действия медицинского заключения сокращается до 6 месяцев.  1.2.5.2.4. Когда обладателями свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства пилота свободного аэростата, свидетельства пилота-планериста являются лица старше 40 лет, срок действия медицинского заключения сокращается до 24 месяцев.  1.2.5.2.5. Когда обладателями свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства пилота свободного аэростата, свидетельства пилота-планериста и свидетельства диспетчера являются лица старше 50 лет, срок действия медицинского заключения сократить до 12 мес.  Примечание. Сроки действия, указанные выше, основаны на возрасте кандидата во время прохождения медицинского освидетельствования.  1.2.5.2.6. Медицинское переосвидетельствование обладателя свидетельства, который выполняет полеты в районе, удаленном от местонахождения средств проведения установленного медицинского освидетельствования, может быть отсрочено полномочным органом по выдаче свидетельств при условии, что такая отсрочка предоставляется как исключение, и не превышает:  (1) Одного периода продолжительностью 6 месяцев для члена летного экипажа воздушного судна, занятого некоммерческими полетами;  (2) Двух последовательных периодов продолжительностью 3 месяца каждый для члена летного экипажа воздушного судна, занятого коммерческими полетами, при условии, что в каждом случае данное лицо получает соответствующее положительное медицинское заключение у назначенного члена врачебно-летной экспертной комиссии для данного района или, при отсутствии такового, у врача, имеющего официальное разрешение на врачебную деятельность в данном районе. Такое медицинское заключение высылается полномочному органу по выдаче данного свидетельства;  (3) Одного периода продолжительностью не более 24 месяцев для пилота-любителя, если медицинское освидетельствование проводится членом врачебно-летной экспертной комиссии, назначенным Договаривающимся государством, на территории которого временно находится кандидат. Такое медицинское заключение высылается полномочному органу по выдаче данного свидетельства.  **1.2.6. Ограниченная годность по состоянию здоровья**  1.2.6.1. Обладатели свидетельств перестают пользоваться правами, предусмотренными свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, когда они узнают об ухудшении состояния здоровья, что могло бы помешать им безопасно и надлежащим образом осуществлять эти права.  1.2.6.1.1. Членам врачебно-летной экспертной комиссии следует предоставлять обладателям свидетельств конкретные инструкции относительно заболеваний, которые могут иметь отношение к безопасности полетов, а также порядка получения разъяснений или указаний от членов врачебной комиссии или полномочного органа по выдаче свидетельств.  Инструктивный материал о физическом и психическом состоянии и лечении, которые имеют отношение к безопасности полетов, и которые следует довести до сведения полномочного органа по выдаче свидетельств, содержится в Документе ИКАО "Руководство по авиационной медицине" (Doc 8984).  1.2.6.1.2. Органу гражданской авиации следует гарантировать, насколько это возможно, что обладатели свидетельств не будут пользоваться правами, предусмотренными свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, в тот период, когда их годность по состоянию здоровья, независимо от причин, оказалась ограниченной настолько, что это препятствовало бы выдаче им или продлению медицинского заключения.  **1.2.7. Употребление психоактивных веществ**  1.2.7.1. Обладатели свидетельств не осуществляют прав, предоставляемых их свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, находясь под воздействием любого психоактивного вещества, которое может сделать их неспособными осуществлять эти права безопасным и надлежащим образом.  1.2.7.2. Обладатели свидетельств не занимаются каким-либо связанным с риском употреблением психоактивных веществ.  1.2.7.3. Органу гражданской авиации следует обеспечивать, насколько это практически возможно, чтобы все обладатели свидетельств, которые занимаются каким-либо связанным с риском употреблением психоактивных веществ, были выявлены и освобождены от выполнения важных для безопасности полетов функций. Возврат к выполнению важных для безопасности полетов функций может рассматриваться после прохождения успешного лечения или, если никакого лечения не требуется, после прекращения связанного с риском употребления психоактивных веществ и установления того, что продолжение исполнения данным лицом конкретной функции вряд ли будет представлять угрозу для безопасности полетов.  **1.2.8. Подготовка по утвержденной программе и утвержденная учебная организация**  1.2.8.1. Подготовка по утвержденной программе обеспечивает уровень квалификации, по меньшей мере, равный тому уровню, который предусматривается минимальными требованиями, предъявляемыми к авиационному персоналу, не проходящему подготовку по такой утвержденной программе.  1.2.8.2. Утвержденная учебная организация осуществляет свою деятельность на основе сертификата, лицензии или другого соответствующего документа, выданного органом гражданской авиации в соответствии с требованиями Приложения 14 и Приложения 15 к настоящим Правилам.  1.2.8.2.1. Документ об утверждении учебной организации выдается органом гражданской авиации на срок не менее 3 лет. Срок действия документа об утверждении учебной организации продлевается, если учебная организация продолжает отвечать условиям, оговоренным в документе об утверждении учебной организации и требованиям настоящих Правил. Действие документа об утверждении учебной организации может быть приостановлено в любой момент, если обнаруживается, что утвержденная учебная организация не отвечает требованиям настоящих Правил.  1.2.8.2.2. Документ об утверждении учебной организации может быть отозван, если этот документ был приостановлен, и по истечении 12 месяцев после приостановления установлено, что утвержденная учебная организация не может обеспечить соответствие требованиям настоящих Правил.  1.2.8.2.3. Учебная организация имеет утвержденное органом гражданской авиации Руководство по подготовке персонала, содержащие процедуры для использования соответствующим персоналом учебной организации.  **1.2.9. Знание языков**  1.2.9.1. Пилоты самолетов, вертолетов, дирижаблей и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, штурманы и бортрадисты, которые осуществляют радиотелефонную связь на борту воздушного судна, демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его, по меньшей мере, на уровне 4, указанном в Приложении 13 к настоящим Правилам.  1.2.9.1.1. Требования настоящих Правил к знанию английского языка не предъявляются в отношении пилотов самолетов, вертолетов, дирижаблей и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, а также штурманов и бортрадистов, обладающих соответствующими свидетельствами, выданными Кыргызской Республикой, и осуществляющих полеты лишь в пределах воздушного пространства Кыргызской Республики или других государств, где русский язык установлен или применяется в качестве языка, используемого для радиотелефонной связи. В тех случаев, когда соответствующим другим государством в пределах своего воздушного пространства английский язык установлен или применяется в качестве единственного или основного языка, используемого для радиотелефонной связи, или где правилами или законами данного государства предъявляются требования к знанию английского языка, персонал, указанный в настоящем пункте, и обладающего соответствующим свидетельством, выданным Кыргызской Республикой, владеет английским языком на том уровне, не ниже уровня 4, оговоренного в Приложении 13 к настоящим Правилам.  1.2.9.2. Диспетчеры УВД и операторы авиационных станций демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его, по меньшей мере, на уровне 4, указанном в Приложении 13 к настоящим Правилам.  1.2.9.3. К бортинженерам (бортмеханикам), пилотам планеров и пилотам свободных аэростатов следует предъявлять требование обладать способностью говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его.  1.2.9.3.1. К метеорологическому персоналу следует предъявлять требование, обладать способностью, говорить на языке, используемом как средство передачи информации при метеорологическом обслуживании, и понимать его.  1.2.9.3.2. C 15 мая 2017 года инженеры-синоптики демонстрируют способность говорить на языке, используемом при метеорологической консультации экипажей воздушных судов и понимать его, по меньшей мере, на уровне 3, указанном в Приложении 13 к настоящим Правилам.  1.2.9.4. Пилоты самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, диспетчеры УВД и операторы авиационных станций демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его, по меньшей мере, на уровне 4, указанном в Приложении 13 к настоящим Правилам.  1.2.9.5. К пилотам самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, штурманам, которые осуществляют радиотелефонную связь на борту воздушного судна, диспетчерам УВД и операторам авиационных станций следует предъявлять требование обладать способностью говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его, по меньшей мере, на уровне 4, указанном в Приложении 13 к настоящим Правилам.  1.2.9.6. Знание английского языка пилотами самолетов и вертолетов, штурманами, бортрадистами, диспетчерами УВД и операторами авиационных станций, которые продемонстрировали знание языков ниже уровня 6, указанного в Приложении 13 к настоящим Правилам, официально оценивается через следующие периоды времени:  (1) лица, демонстрирующие знание языков на уровне 4, указанном в Приложении 13 к настоящим Правилам, не реже одного раза в три года;  (2) лица, демонстрирующие знание языков на уровне 5, указанном в Приложении 13 к настоящим Правилам, не реже одного раза в шесть лет.  1.2.9.7. Знание английского языка пилотами дирижаблей и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, которые продемонстрировали знание языков ниже уровня 6, указанного в Приложении 13 к настоящим Правилам, следует официально оценивать через следующие периоды времени:  (1) лица, демонстрирующие знание языков на уровне 4, указанном в Приложении 13 к настоящим Правилам, не реже одного раза в три года;  (2) лица, демонстрирующие знание языков на уровне 5, указанном в Приложении 13 к настоящим Правилам, не реже одного раза в шесть лет.  1.2.9.8. Проверка знаний не проводится для кандидатов:  (1) продемонстрировавших уровень знания языков не ниже уровня 6, указанного в Приложении 13 к настоящим Правилам;  (2) для которых данный язык является родным;  (3) владеющим данным языком на таком уровне, при котором демонстрируется умение говорить на диалекте или с акцентом, понятными в международной авиации.  1.2.9.8.1. Кандидат, обладающий языковыми знаниями на уровне 6, отвечает следующим холистическим критериям:  (1) свободно общается только в процессе речевой телефонной/радиотелефонной связи и при непосредственном общении;  (2) недвусмысленно и четко изъясняется по общим, конкретным и связанным с работой вопросам;  (3) использует соответствующие методы связи для обмена сообщениями и для распознавания и устранения недопонимания такими методами, как проверка, подтверждение или уточнение информации вообще или в связанном с работой контексте;  (4) успешно и относительно легко решает лингвистические проблемы при усложнении или непредвидимом изменении событий в процессе штатной рабочей ситуации или выполнения известной задачи связи;  (5) использует диалект или акцент, которые понятны для авиационного сообщества.  **1.2.10. Проверка знаний и умений**  1.2.10.1. Проверка знаний и умений кандидатов на получение свидетельств или квалификационных отметок в соответствии с настоящими Правилами осуществляется экзаменаторами, назначенными органом гражданской авиации. Ничто в настоящем положении не препятствует органу гражданской авиации назначить для этих же целей специальную комиссию. Состав и график работы экзаменаторов и такой комиссии направляется органом гражданской авиации заинтересованным сторонам или публикуется в доступном для заинтересованных сторон месте. При необходимости руководитель органа гражданской авиации может утвердить соответствующий документ, регулирующий деятельность данной комиссии.  ***Примечание.*** Типовое положение о квалификационной комиссии содержится в Дополнении А к настоящим Правилам.  1.2.10.2. Результаты проверки знаний и умений подтверждаются выдачей соответствующего сертификата или другого документа установленной формы.  1.2.10.3. Наличие знаний, предусмотренных настоящими Правилами, также подтверждается дипломом, сертификатом или другим документом, выданным кандидату соответствующим учебным заведением по подготовке авиационного персонала.  1.2.10.4. В случае, если подготовка или квалификация кандидата не соответствует какому-либо из требований, предъявляемых к нему настоящими Правилами, такой кандидат до выдачи ему свидетельства/признания его свидетельства или квалификационной отметки проходит соответствующую программу подготовки и проверку знаний и умений по окончании такой подготовки в соответствии с требованиями настоящих Правил.  1.2.10.5. В случае, если объем подготовки, полученный кандидатом, составляет меньшую величину, чем тот, который предусмотрен настоящими Правилами, кандидат может быть допущен к проверке знаний по этим дисциплинам без прохождения указанной в данном пункте подготовки.  1.2.10.6. Знания, умения и опыт, полученные кандидатом в военных или других учебных организациях признаются органом по выдаче свидетельств полностью или в соответствующих их частях, при условии, что имеются соответствующие документы, выданные такими учебными организациями, и подтверждающие о том, что перечень и объем изученных дисциплин и практической подготовки, а также опыт кандидата отвечают требованиям настоящих Правил.  1.2.10.7. Требования к процедурам сертификации авиационного персонала.  Для прохождения процедур сертификации авиационный персонал должен пройти соответствующую теоретическую, тренажёрную, практическую подготовку, проверку знаний и квалификационную проверку по утверждённой программе Агентством ГА и иметь Медицинское заключение, официальное медицинское заключение или медицинский документ подтверждающий годность по состоянию здоровья.  *Примечание: Требования имеют ограничения процедурой.*  1.2.10.8. Требования к экзаменаторам по квалификационным проверкам (умений). «Назначенный экзаменатор-инспектор» должен иметь:  - соответствующее авиационное образование и специальную подготовку авиационного специалиста (пилота, штурмана, бортинженера, бортмеханика, бортрадиста, бортоператора, бортпроводника, диспетчера УВД, инженера по эксплуатации авиационной техники и т.д), а так же демонстрировать уровень знаний, соответствующий обладателю отметки инструктора по специальности;  - действующее Свидетельство авиационного специалиста 1го класса, имеющего квалификацию инструктора;  - свидетельство об окончании специального курса по программе подготовки инструкторов;  - свидетельство об окончании специального курса подготовки «назначенного экзаменатора»;  - квалификацию и опыт профессиональной деятельности, обеспечивающий выполнение функций, за которые он несет ответственность.  1.2.10.9. Орган гражданской авиации производит надзор за исполнением делегированных функций (принятие экзаменов, производство летных проверок, проверок практических навыков и умений) на плановой и внеплановой основе.  **1.2.11. Документация для выдачи свидетельства**  1.2.11.1. Для выдачи свидетельства в орган гражданской авиации представляются следующие документы:  (1) Заявление кандидата;  (2) Представление установленного образца;  (3) Медицинское заключение, официальное медицинское заключение, или медицинский документ, подтвердающий годность по состоянию здоровья;  (4) Копия диплома, сертификата или другого документа, подтверждающего об окончании соответствующего учебного заведения или соответствующей программы подготовки авиационного персонала;  (5) Документ, удостоверяющий личность и гражданство кандидата;  (6) Фотокарточки (цветные или черно-белые) на матовой бумаге размером 4x5 см в темном костюме и галстуке или форменной одежде без головного убора.  1.2.11.2. Свидетельства, выданные органом гражданской авиации Кыргызской Республики, регистрируются в "Государственном реестре выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Кыргызской Республики".  1.2.11.3. Для продления срока действия свидетельства в орган гражданской авиации представляются следующие документы:  (1) Заявление кандидата;  (2) Представление установленного образца;  (3) Медицинское заключение, официальное медицинское заключение, или медицинский документ, подтверждающий годность по состоянию здоровья;  (4) Лист оценок знаний;  (5) Лист оценок квалификаций (умений);  (6) Задание на тренировку или Лист оценок квалификаций на соответствующем тренажере.  1.2.11.4. Продление свидетельства регистрируется органом по выдаче свидетельств.  1.2.11.5. Процедуры о проверке знаний и квалификации авиационного персонала в Государственной Квалификационной Комиссии гражданской авиации Кыргызской Республики определяют порядок оценки знаний и проведение квалификационных проверок авиационного персонала гражданской авиации Кыргызской Республики.  1.2.11.6 Процедуры о проверке знаний и квалификации авиационного персонала в Государственной Квалификационной Комиссии гражданской авиации Кыргызской Республики разрабатываются и утверждаются органом гражданской авиации.  **1.2.12. Замена свидетельства**  1.2.12.1.Замена свидетельства осуществляется в случае утери свидетельства на основании акта комиссии, созданной руководителем организации, где работает обладатель свидетельства, органа гражданской авиации или соответствующего компетентного органа государства, в котором подтверждается факт утери свидетельства.  1.2.12.2.Для замены свидетельства в орган гражданской авиации представляются следующие документы:  (1) Заявление кандидата;  (2) Материалы расследования и официальное заключение назначенной комиссии;  (3) Представление установленного образца;  (4) Летная книжка для членов летного экипажа или книжка диспетчера УВД для диспетчеров УВД;  (5) Медицинское заключение, официальное медицинское заключение, или медицинский документ, подтверждающий годность по состоянию здоровья;  (6) Документ, удостоверяющий личность и гражданство кандидата;  (7) 4 фотокарточки на матовой бумаге размером 4x5 см в черно-белом цвете или в цветном изображении, в фас, в темном костюме и галстуке или форменной одежде без головного убора.  1.2.12.3. Замена свидетельства осуществляется в случаях введения новой формы свидетельства, смены фамилии его обладателя, а также любых других случаях, когда состояние свидетельства становится таковым, что его использование становится невозможным или затруднительным.  1.2.12.4. Для замены свидетельства в орган гражданской авиации представляются следующие документы:  (1) Заявление кандидата;  (2) Представление установленного образца;  (3) Заменяемое свидетельство;  (4) Документ, удостоверяющий личность и гражданство кандидата;  (5) 2 фотокарточки на матовой бумаге размером 4x5 см в черно-белом цвете или в цветном изображении, в фас, в темном костюме и галстуке или форменной одежде без головного убора;  (6) Другие необходимые для данной процедуры документы.  1.2.12.6. Замененное свидетельство аннулируется или уничтожается органом гражданской авиации в установленном порядке, о чем в "Государственном Реестре выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Кыргызской Республики" вносится соответствующая запись.  **ГЛАВА 2**  **СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ПИЛОТОВ**    **2.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**  **2.1.1. Общие требования к выдаче свидетельств**  2.1.1.1. Лица, не являющиеся обладателями свидетельств пилотов, выданных в соответствии с настоящими Правилами, не допускаются к выполнению функций командира воздушного судна или второго пилота воздушного судна любого из указанных ниже видов:  - самолет;  - дирижабль объемом более 4600 куб.м;  - свободный аэростат;  - планер;  - вертолет;  - воздушное судно с системой увеличения подъемной силы.  2.1.1.2. Вид воздушного судна указывается в названии самого свидетельства или вносится в свидетельство как квалификационная отметка о виде.  2.1.1.2.1. Если обладатель свидетельства пилота претендует на получение свидетельства для дополнительного вида воздушных судов, полномочный орган по выдаче свидетельств:  1) выдает обладателю указанного свидетельства дополнительное свидетельство пилота для данного вида воздушных судов; или  2) вносит в первоначально выданное свидетельство новую квалификационную отметку о виде при условии выполнения положений пункта 2.1.2.  2.1.1.3. Кандидат, до того как ему будет выдано свидетельство или квалификационная отметка, отвечает таким требованиям к возрасту, знаниям, опыту, летной подготовке, умению и годности по состоянию здоровья, которые установлены для данного свидетельства или квалификационной отметки.  2.1.1.3.1. Кандидат на получение любого свидетельства или квалификационной отметки демонстрирует соответствие таким требованиям к знаниям и умению, которые установлены для данного свидетельства или квалификационной отметки.  2.1.1.4. Переходные меры, касающиеся категории воздушных судов с системой увеличения подъемной силы.  Полномочный орган по выдаче свидетельств может вносить квалификационную отметку о виде для воздушных судов с системой увеличения подъемной силы в свидетельство пилота самолета или вертолета. Внесение такой квалификационной отметки в свидетельство означает, что воздушное судно относится к категории воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. Подготовка для получения квалификационной отметки о типе по категории воздушных судов с системой увеличения подъемной силы проводится по утвержденной программе, учитывает предыдущий опыт работы кандидата соответственно на самолете или вертолете и включает все соответствующие аспекты эксплуатации воздушного судна категории летательных аппаратов с системой увеличения подъемной силы.  2.1.1.5. Процедуры выдачи свидетельства авиационного персонала, внесения в него квалификационной отметки, срок действия такого свидетельства и квалификационной отметки, приостановления действия или аннулирования свидетельства авиационного персонала или квалификационной отметки регулируются Авиационными правилами Кыргызской Республики.  2.1.1.6. Требования к процедурам выдачи квалификационных отметок авиационного персонала. Кандидат для получения квалификационных (особых) отметок должен пройти соответствующую теоретическую, тренажёрную, практическую подготовку и квалификационную проверку по утверждённой программе в утверждённой учебной организации органом гражданской авиации.  2.1.1.7. Требования к процедурам восстановления прав предусматриваемых Свидетельством и квалификационными отметками, срок действия которых истек. Кандидат должен подать заявления с целью восстановления квалификации и продления свидетельства, пройти медицинское обследование, соответствующую теоретическую, тренажёрную подготовку, и проверку знаний.  **2.1.2. Квалификационные отметки о виде**  2.1.2.1. Квалификационные отметки о виде, если таковые предусматриваются, относятся к видам воздушных судов, перечисленным в пункте 2.1.1.1.  2.1.2.2. Дополнительные квалификационные отметки о виде не вносятся в свидетельство, когда данный вид указан в самом названии свидетельства.  2.1.2.3. В любой дополнительной квалификационной отметке о виде, вносимой в свидетельство пилота, указывается уровень прав, предусматриваемых данной квалификационной отметкой.  2.1.2.4. Обладатель свидетельства пилота, претендующий на получение дополнительных квалификационных отметок о виде, удовлетворяет требованиям настоящих Правил в отношении прав, предусматриваемых соответствующей квалификационный отметкой о виде.  **2.1.3. Квалификационные отметки о классе и типе**  2.1.3.1. Квалификационные отметки о классе устанавливаются для самолетов, сертифицированных для полетов с одним пилотом, и включают:  1) с одним двигателем, сухопутный;  2) с одним двигателем, гидросамолет;  3) многодвигательный, сухопутный;  4) многодвигательный, гидросамолет.  Примечание. Положения этого пункта не исключают введение в рамках основной структуры других квалификационных отметок о классе.  2.1.3.2. Квалификационные отметки о типе устанавливаются для:  1) для каждого типа воздушного судна, сертифицированного для полета с минимальным экипажем, по крайней мере, из двух пилотов;  2) вертолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы, сертифицированного для полета с одним пилотом, за исключением случаев, когда квалификационная отметка о классе внесена согласно п.2.1.3.1;  3) любого воздушного судна, когда это необходимо в интересах безопасности полетов.  2.1.3.3. Если кандидат демонстрирует умение и знания, требуемые для первоначальной выдачи свидетельства пилота, в это свидетельство вносятся отметка о виде и квалификационные отметки, соответствующие классу или типу воздушных судов, которые использовались в ходе проверки.  2.1.3.4. Если обладатель свидетельства впервые получает свидетельство соответствующего члена экипажа или квалификационную отметку о виде или классе воздушного судна и допускается к выполнению полетов под контролем уполномоченного инструктора для выполнения коммерческих полетов, то на период таких полетов квалификационная отметка о праве на выполнение своих функций данного члена экипажа включает слово "стажер", добавляемое к наименованию должности члена экипажа через дефис.  Примером записи о квалификационной отметке члена экипажа-стажера может служить запись "командир воздушного судна-стажер" или "КВС-стажер".  **2.1.4. Условия, при которых требуется получение квалификационных отметок о классе и типе**  2.1.4.1. Обладатель свидетельства не допускается к выполнению функций командира воздушного судна или второго пилота самолета, дирижабля, вертолета или воздушного судна с системой увеличения подъемной силы, если обладатель свидетельства не получил соответствующего разрешения в виде:  1) соответствующей отметки о классе согласно положениям п.2.1.3.1 или  2) отметки о типе, когда это требуется в соответствии с положениями пункта 2.1.3.2.  2.1.4.1.1. Если вносится квалификационная отметка о типе, ограничивающая права функциями второго пилота, такое ограничение указывается в данной квалификационной отметке.  2.1.4.2. Для учебных и испытательных полетов или полетов с конкретной специальной целью, не связанных с получением доходов или перевозками пассажиров, полномочный орган по выдаче свидетельств вместо квалификационной отметки о классе или типе, может выдавать обладателю свидетельства специальное письменное разрешение. Срок действия этого разрешения ограничивается временем, которое необходимо для завершения конкретного полета.  **2.1.5. Требования к квалификационным отметкам о классе и типе**  2.1.5.1. Квалификационная отметка о классе.  Кандидат продемонстрировал степень умения, соответствующую свидетельству для класса воздушного судна, по которому он желает получить квалификационную отметку.  2.1.5.2. Квалификационная отметка о типе, требуемая в соответствии с пунктом 2.1.3.2 (1).  Квалификационная отметка выдается, если кандидат:  1) приобрел под надлежащим контролем опыт на соответствующем типе воздушного судна и/или летном тренажере в следующем:  - обычные схемы полета и маневры на всех этапах полета;  - особые и аварийные процедуры и маневры, связанные с выходом из строя и отказами оборудования, например силовой установки, систем и планера;  - по мере необходимости, выполнение полетов по приборам, включая заходы на посадку, уходы на второй круг и посадки по приборам в нормальных, особых и аварийных условиях, в том числе с имитацией отказа двигателя;  - порядок действий при потере экипажем трудоспособности и порядок координации действий экипажа, включая распределение задач по пилотированию; взаимодействие членов экипажа и применение контрольных карт;  2) продемонстрировал умение и знания, требуемые для обеспечения безопасного выполнения полетов на соответствующем типе воздушных судов, которые отвечают обязанностям командира воздушного судна или второго пилота соответственно;  3) продемонстрировал, на уровне свидетельства линейного пилота, объем знаний, определенный полномочным органом по выдаче свидетельств на основе требований, указанных в п.2.6.1.2.  2.1.5.3. Квалификационная отметка о типе, требуемая в соответствии с пунктом 2.1.3.2 (2) и (3).  Кандидат продемонстрировал умение и знания, требуемые для обеспечения безопасного выполнения полетов на соответствующем типе воздушных судов, которые отвечают требованиям к выдаче свидетельств и выполнению кандидатом функций пилота.  **2.1.6. Использование тренажера для приобретения опыта и проверки умений**  2.1.6.1. Использование тренажера для приобретения опыта или выполнения любого маневра, требуемого при демонстрации умения для получения свидетельства или квалификационной отметки, утверждается органом гражданской авиации, который гарантирует соответствие тренажера поставленной задаче.  2.1.6.2. Типы тренажеров.  Тренажеры подразделяются на следующие типы:  а) Тип I - электронное учебно-тренировочное устройство для отработки части процедур, утвержденное полномочным органом по выдаче свидетельств и обладающее следующими характеристиками:  1) требует использования вспомогательных принадлежностей, помимо обычных периферийных устройств, связанных со стационарными компьютерами, таких как функциональный макет сектора газа, рукоятка управления или клавиатура FMS; и  2) требует психомоторной деятельности с надлежащим применением силы и расчетом реакции.  б) Тип II - тренажер, имитирующий типовой самолет с газотурбинными двигателями.  ***Примечание.*** Этому требованию может отвечать тренажерное устройство имитации полета, оснащенное дневной визуальной системой и во всех иных отношениях отвечающее как минимум требованиям, эквивалентным FAA FTD уровня 5 или JAA FNPT II, МСС.  в) Тип III - тренажер, имитирующий типовой самолет с несколькими газотурбинными двигателями, сертифицированный для выполнения полетов с экипажем в составе двух пилотов, и имеющий усовершенствованную дневную визуальную систему и оборудованный автопилотом.  ***Примечание.*** Этому требованию может отвечать комплексное пилотажное учебно-тренировочное устройство, оснащенное дневной визуальной системой и во всех других случаях отвечающее, как минимум, требованиям к тренажеру уровня В, оговоренным в документе JAR STD 1А с изменениями, и в документе FAA АС 120-40В с изменениями, включая альтернативные средства обеспечения соответствия (АМОС), допускаемые в документе AC 120-40В. (Могут использоваться некоторые ранее оцененные средства полной имитации полета уровня А, которые были утверждены для подготовки и проверки выполнения требуемых маневров).  г) Тип IV - летный тренажер, полностью эквивалентный тренажеру с имитацией полета уровня D или тренажеру с полной имитацией полета и усовершенствованной дневной визуальной системой уровня С.  ***Примечание.*** Этому требованию может отвечать тренажер, отвечающий, как минимум, требованиям к тренажеру уровня С и уровня D, указанным в документе JAR STD 1А с изменениями, а также в документе FAA AC 120-40В с изменениями, включая альтернативные средства обеспечения соответствия (АМОС), допускаемые в документе АС 120-40В.  **2.1.7. Квалификационная отметка о праве на полеты по приборам**  Обладатель свидетельства пилота, допускаемый к полетам по ППП, имеет квалификационную отметку о праве на полеты по приборам на соответствующем виде воздушного судна.  ***Примечание.*** Квалификационная отметка о праве на полеты по приборам вносится в свидетельство линейного пилота авиакомпании (самолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) и свидетельство пилота коммерческой авиации (дирижабль). Положения п.2.1.7 не исключают выдачи свидетельства, составной частью которого является квалификационная отметка о праве на полеты по приборам.  **2.1.8. Условия, при которых требуется получение разрешения на**  **проведение летной подготовки**  2.1.8.1. Лицо, допускаемое к осуществлению летного обучения, необходимого для выдачи свидетельства или квалификационной отметки пилота, имеет:  1) квалификационную отметку пилота-инструктора; или  2) разрешение на выполнение функции представителя официальной организации, которой полномочный орган по выдаче свидетельств поручил осуществлять летное обучение; или  3) специальное разрешение полномочного органа по выдаче свидетельств.  2.1.8.2. Лицо, допускаемое к осуществлению обучения на тренажере для выдачи свидетельства или квалификационной отметки пилота, имеет:  1) специальное разрешение органа гражданской авиации для проведения обучения на тренажере; и  2) опыт полетов в качестве пилота вида и класса воздушного судна, на который проводится обучение или соответствующую подготовку и опыт, необходимые для проведения обучения на соответствующем тренажере.  **2.1.9. Учет полетного времени**  2.1.9.1. Пилоту-курсанту или владельцу свидетельства пилота засчитывается в налет полностью все время, в течение которого он выполнял полеты самостоятельно, с инструктором на самолете с двойным управлением и в качестве командира воздушного судна, которое включается в общее время налета, требующегося для первоначальной выдачи свидетельства пилота или свидетельства пилота более высокого класса.  2.1.9.2. Обладателю свидетельства пилота, выполняющему функции второго пилота на рабочем месте пилота на воздушном судне, сертифицированном для эксплуатации одним пилотом, но для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота, засчитывается не более 50% полетного времени в качестве второго пилота в суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства пилота более высокого класса.  Разрешается полностью засчитать это полетное время в суммарном времени налета, если воздушное судно оборудовано для выполнения полета вторым пилотом и эксплуатируется многочленным экипажем.  2.1.9.3. Полетное время, в течение которого обладатель свидетельства пилота выполняет функции второго пилота воздушного судна, сертифицированного для эксплуатации со вторым пилотом, засчитывается полностью в суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.  2.1.9.4. Полетное время, в течение которого обладатель свидетельства пилота выступает в качестве командира воздушного судна под наблюдением, засчитывается полностью в суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.  **2.1.10. Ограничение прав членов экипажей, достигших 60-летнего возраста**  2.1.10.1. Обладатель свидетельства пилота не допускается к выполнению функций командира воздушного судна, занятого в коммерческих воздушных перевозках, если обладатели свидетельств достигли 60-летнего возраста или 65-летнего возраста, в случае выполнения полетов в составе летного экипажа более чем с одним пилотом, и при условии, что возраст другого пилота не превышает 60 лет.  2.1.10.2. Не следует допускать обладателей свидетельств к выполнению функций второго пилота воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, если обладатели свидетельств достигли 65-летнего возраста.  2.1.10.3. Обладатели свидетельств штурмана, бортинженера (бортмеханика), бортрадиста, бортоператора не допускаются к выполнению своих функций, если они достигли 65-летнего возраста.  ***Примечание.*** Обратить внимание на исполнение требований настоящих Правил, касающихся срока действительности медицинских заключений пилотов и других членов экипажей старше 60 лет.    **2.2. СВИДЕТЕЛЬСТВО ЧЛЕНА ЭКИПАЖА-СТУДЕНТА**  2.2.1. Свидетельство члена экипажа-студента выдается лицам, проходящим программу подготовки по следующим специальностям:  (1) Пилот;  (2) Штурман;  (3) Бортинженер (бортмеханик);  (4) Бортрадист;  (5) Бортоператор;  (6) Бортпроводник.  2.2.2. Член экипажа-студент допускается к самостоятельным полетам только под контролем или по разрешению уполномоченного пилота-инструктора.  2.2.2.1. Член экипажа-студент воздушного судна, зарегистрированного в другом государстве или эксплуатирующегося эксплуатантом этого государства, не допускается к самостоятельному пилотированию воздушного судна на территории Кыргызской Республики без специального или общего соглашения об этом между Кыргызской Республикой и этим государством. Член экипажа-студент воздушного судна, зарегистрированного или эксплуатирующегося эксплуатантом Кыргызской Республики, допускается к самостоятельному пилотированию воздушного судна на территории другого государства в соответствии со специальным разрешением органа гражданской авиации Кыргызской Республики, если иное не требуется правилами этого государства.  **2.2.3. Годность по состоянию здоровья.**  Член экипажа-студент имеет действующее медицинское заключение соответствующего класса в соответствии с приобретаемым свидетельством.  **2.2.4. Возраст.**  Кандидат имеет возраст не моложе 17 лет.  **2.2.5. Знания.**  Кандидат прошел соответствующую программу подготовки и продемонстрировал знания, в объеме и уровне, требуемом для получения соответствующего свидетельства.  **2.2.6. Опыт.**  Кандидат под контролем уполномоченного инструктора имеет опыт, необходимый для получения соответствующего свидетельства.    **2.3. СВИДЕТЕЛЬСТВО ПИЛОТА-ЛЮБИТЕЛЯ**    **2.3.1. Общие требования, предъявляемые при выдаче свидетельства на такие виды воздушных судов, как самолет, дирижабль, вертолет и**  **воздушное судно с системой увеличения подъемной силы**  2.3.1.1. Возраст.  Кандидат не моложе 17 лет.  2.3.1.2. Знания.  Кандидат прошел соответствующую программу подготовки и продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-любителя, и соответствует виду воздушных судов, который предполагается включить в свидетельство, по крайней мере, в следующих областях:  Воздушное право    1) правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства пилота-любителя; правила полетов; порядок установки высотомера; соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;  2) принципы эксплуатации и работы силовых установок, систем и приборного оборудования;  3) эксплуатационные ограничения соответствующих видов воздушных судов и силовых установок; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;  4) для вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод), где это применимо;  5) для дирижаблей: физические характеристики и практическое применение газов;    Летные характеристики и планирование    6) влияние загрузки и распределения массы на летные характеристики; расчеты массы и центровки;  7) использование и практическое применение параметров взлетных, посадочных и других характеристик;  8) предполетное планирование и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по ПВП на частных воздушных судах; подготовка и заполнение планов полета ОВД; соответствующие правила обслуживания воздушного движения; порядок донесений о местоположении; порядок установки высотомера; выполнение полетов в районах с интенсивным движением;    Возможности человека    9) возможности человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;    Метеорология    10) применение основ авиационной метеорологии и правил получения и использования метеорологической информации; измерение высоты; опасные метеорологические условия;    Навигация    11) практические аспекты аэронавигации и методы счисления пути; пользование аэронавигационными картами;  Эксплуатационные правила    12) применение методов контроля факторов угрозы и ошибок в эксплуатационной обстановке;  13) порядок установки высотомера;  14) использование аэронавигационной документации, такой как AIP, NOТАМ, авиационные коды и сокращения;  15) соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений;  16) в случае вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях, земной резонанс, срыв на отступающей лопасти, динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; правила обеспечения безопасности при полетах в ВМУ;    Основы полета    17) основы полета;    Радиотелефония    18) правила ведения связи и фразеология применительно к полетам по ПВП; действия при отказе связи.  2.3.1.3. Умения.  Кандидат способен демонстрировать умение выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида полеты и маневры, со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-любителя, а также умение:  1) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;  2) управлять воздушным судном в пределах его ограничений;  3) плавно и точно выполнять все маневры;  4) правильно оценивать обстановку и осуществлять постоянный контроль и наблюдение в полете;  5) применять знания в области аэронавигации;  6) постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра.  2.3.1.4. Годность по состоянию здоровья.  Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.  **2.3.2. Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при**  **осуществлении таких прав**  2.3.2.1. Свидетельство пилота-любителя дает право выполнять функции, но не за плату, командира или второго пилота любого воздушного судна соответствующего типа, не выполняющего полеты с целью получения доходов.  2.3.2.2. Прежде чем осуществлять указанные права ночью, обладатель свидетельства проходит обучение на воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением с инструктором по выполнению полетов в ночное время, включая взлеты, посадку и навигацию.  **2.3.3. Особые требования, предъявляемые при внесении**  **квалификационной отметки для самолета**  2.3.3.1. Опыт.  2.3.3.1.1. Кандидат имеет налет не менее 40 ч. или налетал 35 ч. в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота самолета в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой. Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость включения в этот общий налет (40 ч. или 35 ч., в зависимости от обстоятельств) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором на тренажере. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает максимум 5 ч.  2.3.3.1.1.1. Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других категорий, то Полномочный орган по выдаче свидетельств при выдаче свидетельств определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п.2.3.3.1.1 к времени налета.  2.3.3.1.2. Кандидат имеет не менее 10 ч. самостоятельного налета на самолетах под руководством уполномоченного пилота-инструктора в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой, включая 5 ч. самостоятельного налета по маршруту, при этом, по крайней мере, один полет по маршруту протяженностью не менее 270 км (150 м. миль) с посадкой до полной остановки на двух различных аэродромах.  2.3.3.2. Летная подготовка.  Кандидат прошел летную подготовку на самолетах в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилоту-любителю, по крайней мере в следующих областях:  1) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;  2) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание самолета;  3) аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;  4) управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;  5) полеты на критически низких воздушных скоростях; распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него;  6) полеты на критически высоких воздушных скоростях; определение и выход из крутого снижения по спирали;  7) взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;  8) взлеты с коротким разбегом (с укороченной летной полосы и с учетом высоты пролета препятствий); посадки на аэродром ограниченных размеров;  9) полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180 град. в горизонтальной плоскости;  10) полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути, и, при наличии, радионавигационных средств;  11) работа в аварийном режиме, включая имитацию неисправностей бортового оборудования;  12) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения, правил радиотелефонной связи и фразеологии;  13) правила ведения связи и фразеология.  Требования к выдаче квалификационной отметки о праве на пилотирование самолетов по ППП оговорены в п.2.7.  **2.3.4. Особые требования, предъявляемые при внесении**  **квалификационной отметки для вертолета**  2.3.4.1. Опыт.  2.3.4.1.1. Кандидат имеет налет не менее 40 ч. или налетал 35 ч. в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота вертолетов. Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость включения в этот общий налет (40 ч. или 35 ч., в зависимости от обстоятельств) времени полетов, выполненных в качестве пилота под руководством инструктора на тренажере. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает максимум 5 ч.  2.3.4.1.1.1. Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других типов, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета такого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п.2.3.4.1.1 к времени налета.  2.3.4.1.2. Кандидат имеет не менее 10 ч. самостоятельного налета на вертолетах под руководством уполномоченного пилота-инструктора, включая 5 ч. самостоятельного налета по маршруту, при этом по крайней мере один полет по маршруту протяженностью не менее 180 км (100 м. миль) с посадками в двух различных пунктах.  2.3.4.2. Летная подготовка.  2.3.4.2.1. Кандидат прошел подготовку на вертолетах с двойным управлением по курсу, включающему не менее 20 ч., под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилоту-любителю, по крайней мере, в следующих областях:  1) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;  2) предполетная подготовка, включая расчет массы и центровки, осмотр и обслуживание вертолета;  3) аэродромное движение и полеты по схеме движения, методы и меры предотвращения столкновений;  4) управление вертолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;  5) вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режима малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;  6) маневрирование на земле и опробование двигателя; висение; взлеты и посадки - в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном;  7) взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; производство полетов с площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;  8) полеты по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методов счисления пути и, при их наличии, радионавигационных средств, включая, по крайней мере, часовой полет;  9) действия в аварийной обстановке, включая имитацию неисправностей бортового оборудования; заход на посадку в режиме авторотации;  10) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;  11) правила ведения связи и фразеология.  2.3.4.2.1.1. Кандидату следует пройти летное обучение полетам по приборам под контролем уполномоченного пилота-инструктора. Пилоту-инструктору следует обеспечить получение кандидатом опыта полетов только по приборам, включая выполнение разворота на 180 град. в горизонтальной плоскости на вертолете, оборудованном соответствующими приборами.  ***Примечание.*** Требования к выдаче квалификационной отметки о праве на пилотирование вертолетов по ППП оговорены в п.2.7.  **2.3.5. Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для воздушного судна с системой увеличения подъемной силы**  2.3.5.1. Опыт.  2.3.5.1.1. Кандидату следует иметь налет не менее 40 ч. в качестве пилота воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. Полномочному органу по выдаче свидетельств следует определить приемлемость включения в этот общий налет (40 ч.) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором на тренажере.  2.3.5.1.2. Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других видов, то полномочному органу по выдаче свидетельств следует определять приемлемость учета этого налета, и при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п.2.3.5.1.1 к времени налета.  2.3.5.1.3. Кандидату следует иметь не менее 10 ч. самостоятельного налета на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы под руководством уполномоченного пилота-инструктора, включая 5 ч. самостоятельного налета при выполнении полетов по маршруту, включая полет по маршруту протяженностью не менее 270 км (150 м. миль) с выполнением в ходе такого полета посадок до полной остановки на двух различных аэродромах.  2.3.5.2. Летная подготовка.  Кандидату следует иметь налет не менее 20 ч. на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктору следует обеспечить получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилоту-любителю, по крайней мере в следующих областях:  1) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;  2) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание воздушного судна с энергетической системой увеличения подъемной силы;  3) аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;  4) управление воздушным судном с системой увеличения подъемной силы с помощью внешних визуальных ориентиров;  5) маневрирование на земле и опробование двигателей; висение и выполнение безостановочных взлетов и набора высоты; висение и непрерывный заход на посадку и посадка - в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном;  6) взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; производство полетов с площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;  7) полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180 град. в горизонтальной плоскости;  8) вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режимов малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;  9) полеты по маршруту по визуальным ориентирам, методы счисления пути и использование, при их наличии, радионавигационных средств, включая выполнение полета в течение по крайней мере 1 ч.;  10) действия в аварийной обстановке, включая имитацию отказов оборудования воздушного судна с системой увеличения подъемной силы; восстановление тяги для авторотации и заход на посадку в режиме авторотации, где это применимо; отказ трансмиссии и соединительного вала, где это применимо;  11) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;  12) правила ведения связи и фразеология.  Требования к выдаче квалификационной отметки о праве на пилотирование воздушных судов с системой увеличения подъемной силы по ППП оговорены в п.2.7.    **2.4. СВИДЕТЕЛЬСТВО КОММЕРЧЕСКОГО ПИЛОТА**    **2.4.1. Общие требования, предъявляемые при выдаче свидетельства на такие виды воздушных судов, как самолет, вертолет и**  **воздушное судно с системой увеличения подъемной силы**  2.4.1.1. Возраст.  Кандидат не моложе 18 лет.  2.4.1.2. Знания.  Кандидат прошел соответствующую программу подготовки и продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства коммерческого пилота, и виду воздушного судна, который предлагается включить в свидетельство, по меньшей мере в следующих областях:    Воздушное право    1) правила и положения, относящиеся к обладателю свидетельства коммерческого пилота; правила полетов; соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;  2) общие знания по воздушным судам применительно к самолетам, вертолетам и воздушным судам с системой увеличения подъемной силы принципы эксплуатации и работы силовых установок, систем и приборного оборудования;  3) эксплуатационные ограничения соответствующих видов воздушных судов и силовых установок; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;  4) использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;  5) правила технического обслуживания планера, систем и силовых установок соответствующих воздушных судов;  6) для вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод), где это применимо;    Летные характеристики, планирование и загрузка    7) влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна, расчеты массы и центровки;  8) использование и практическое применение параметров взлетных, посадочных и других характеристик;  9) предполетное планирование и планирование полета по маршруту, соответствующее коммерческим полетам по ПВП; подготовка и заполнение планов полета ОВД; соответствующие правила обслуживания воздушного движения; порядок установки высотомера;  10) в случае вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, влияние грузов на внешней подвеске;    Возможности человека    11) возможности человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;    Метеорология    12) понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; правила получения и использование метеорологической информации перед полетом и во время полета, измерение высоты;  13) авиационная метеорология; климатология соответствующих районов с точки зрения ее влияния на авиацию; перемещение областей низкого и высокого давления; структура атмосферных фронтов; возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия полета по маршруту, взлета и посадки;  14) причины, распознавание и последствия обледенения; порядок входа во фронтальную зону; обход района с опасными метеоусловиями;    Навигация    15) аэронавигация, включая использование аэронавигационных карт, приборов и навигационных средств; понимание принципов и характеристик соответствующих навигационных систем; работа бортового оборудования;    Эксплуатационные правила    16) применение методов контроля факторов угрозы и ошибок в эксплуатационной обстановке;  17) использование аэронавигационной информации, такой, как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения;  18) порядок установки высотомера;  19) соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке;  20) эксплуатационные правила перевозки грузов; потенциальный риск перевозки опасных грузов;  u) требования и практика инструктажа пассажиров по вопросам безопасности, включая меры предосторожности при посадке на воздушное судно и высадке;  21) в случае вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях; земной резонанс; срыв на отступающей лопасти; динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; правила обеспечения безопасности при полетах в ВМУ;    Основы полета    22) основы полета;    Радиотелефония    23) правила ведения связи и фразеология при полетах по ПВП; действия при отказе связи.  2.4.1.3. Умения.  Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида схемы и маневры, указанные в п.2.4.3.2, или 2.4.4.2, или 2.4.5.2, или 2.4.6.2, со степенью компетенции, соответствующей правам обладателя свидетельства коммерческого пилота, а также умение:  1) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;  2) управлять воздушным судном в пределах его ограничений;  3) плавно и точно выполнять все маневры;  4) правильно оценивать обстановку и осуществлять постоянный контроль и наблюдение в полете;  5) применять знания в области аэронавигации;  6) постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра.  2.4.1.4. Годность по состоянию здоровья.  Кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.  **2.4.2. Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при**  **осуществлении таких прав**  2.4.2.1. Свидетельство коммерческого пилота дает право:  1) осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя воздушного судна соответствующего вида;  2) выполнять функции командира воздушного судна соответствующего вида при полетах, не связанных с коммерческими воздушными перевозками;  3) выполнять функции командира воздушного судна соответствующего вида при коммерческих воздушных перевозках, сертифицированного для полетов с одним пилотом;  4) выполнять функции второго пилота на воздушном судне соответствующего вида, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота.  2.4.2.2. Прежде чем осуществлять указанные права ночью, обладатель свидетельства проходит летную подготовку в ночное время на воздушных судах соответствующего вида с двойным управлением, включая взлет, посадку и навигацию.  **2.4.3. Особые требования, предъявляемые при внесении**  **квалификационной отметки для самолета**  2.4.3.1. Опыт.  2.4.3.1.1. Кандидат имеет налет не менее 200 ч. или налетал 150 ч. в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота самолета. Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость включения в этот общий налет (200 или 150 ч., в зависимости от обстоятельств) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором на тренажере. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает максимум 10 ч.  2.4.3.1.1.1. Кандидат налетал на самолетах не менее:  1) 100 ч. в качестве командира воздушного судна или, если кандидат проходил курс обучения по утвержденной программе, 70 ч. в качестве командира воздушного судна;  2) 20 ч., выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушного судна, включая полет по маршруту протяженностью не менее 540 км (300 м. миль) с выполнением в ходе этого полета двух посадок до полной остановки на двух различных аэродромах;  3) 10 ч. в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 ч. может составлять время наземной тренировки по приборам;  4) если предполагается осуществление прав данного свидетельства ночью, то 5 ч. в ночное время, включая выполнение пяти взлетов и пяти посадок в качестве командира воздушного судна.  2.4.3.1.2. Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других категорий, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п.2.4.3.1.1 к времени налета.  2.4.3.2. Летная подготовка.  Кандидат прошел летную подготовку на самолетах в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой о классе и/или виде с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к коммерческому пилоту, по крайней мере в следующих областях:  1) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;  2) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание самолета;  3) аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;  4) управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;  5) полет на критически низких воздушных скоростях; предотвращение штопора; распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него;  6) полеты с ассиметричной тягой при выдаче пилотам свидетельств или квалификационных отметок типа и класса самолетов с несколькими двигателями;  7) полеты на критически высоких воздушных скоростях, определение и выход из крутого снижения по спирали;  8) взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;  9) взлеты с коротким разбегом (с укороченной летной полосы с учетом высоты пролета препятствий); посадки на аэродром ограниченных размеров;  10) основные маневры и выход из необычных угловых положений с помощью только основных пилотажных приборов;  11) полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута;  12) порядок действий и маневры в особых и аварийных условиях, включая имитацию отказов бортового оборудования;  13) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;  14) правила ведения связи и фразеология.  ***Примечание.*** Требования к выдаче квалификационной отметки о праве на пилотирование самолетов по ППП оговорены в п.2.7.  **2.4.4. Особые требования, предъявляемые при внесении**  **квалификационной отметки для вертолета**  2.4.4.1. Опыт.  2.4.4.1.1. Кандидат имеет налет не менее 150 ч. или налетал 100 ч. во время подготовки по утвержденной программе в качестве пилота вертолетов. Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость включения в этот общий налет (150 или 100 ч., в зависимости от обстоятельств) времени полетов, выполненных в качестве пилота под руководством инструктора на тренажере. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает максимум 10 ч.  2.4.4.1.1.1. Кандидат налетал на вертолетах не менее:  1) 35 ч. в качестве командира воздушного судна;  2) 10 ч., выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушного судна, включая полет по маршруту с выполнением в ходе этого полета посадок в двух различных пунктах;  3) 10 ч., выполняя полеты по приборам, из которых не более 5 ч. может составлять время наземной тренировки по приборам;  4) если предполагается осуществление прав данного свидетельства ночью, то 5 ч. в ночное время, включая выполнение 5 схем взлетов и 5 схем посадок в качестве командира воздушного судна.  2.4.4.1.2. Если кандидат имеет налет в качестве пилота на воздушных судах других типов, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета такого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п.2.4.4.1.1 к времени налета.  2.4.4.2. Летная подготовка.  Кандидат прошел подготовку на вертолетах с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к коммерческому пилоту, по крайней мере в следующих областях:  1) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;  2) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание вертолета;  3) аэродромное движение и полеты по схемам движения, правила и меры предосторожности, связанные с предотвращением столкновений;  4) управление вертолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;  5) вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режима малых оборотов несущего винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;  6) маневрирование на земле и опробование двигателя; висение; взлеты и посадки - в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном; заходы на посадку по крутым траекториям;  7) взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; использование площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;  8) висение за пределами влияния земли; по мере необходимости, полеты с грузом на внешней подвеске; полет на большой высоте;  9) основные маневры в полете и вывод из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов;  j) полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута;  10) порядок действий в особых случаях и аварийной обстановке, включая имитацию неисправностей бортового оборудования; заход на посадку и посадка в режиме авторотации;  11) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;  12) правила ведения связи и фразеология.  ***Примечание.*** Требования к выдаче квалификационной отметки о праве на пилотирование вертолетов по ППП оговорены в п.2.7.  **2.4.5. Особые требования, предъявляемые при внесении**  **квалификационной отметки для воздушного судна с системой**  **увеличения подъемной силы**  2.4.5.1. Опыт.  2.4.5.1.1. Кандидату следует иметь налет не менее 200 ч. в качестве пилота воздушного судна с системой увеличения подъемной силы или налетал 150 ч. в ходе подготовки по утвержденной программе в качестве пилота воздушного судна. Полномочному органу по выдаче свидетельств следует определить приемлемость включения в этот общий налет соответственно 200 ч. или 150 ч. времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором на утвержденном тренажере.  2.4.5.1.2. Кандидату следует иметь налет на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы не менее:  1) 50 ч. в качестве командира воздушного судна;  2) 10 ч., выполняя полеты по маршрутам в качестве командира воздушного судна, включая полет по маршруту протяженностью не менее 540 км (300 м. миль) с выполнением в ходе этого полета посадок до полной остановки на двух различных аэродромах;  3) 10 ч. в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 ч. может составлять время наземной тренировки по приборам;  4) если предполагается осуществление пилотом прав свидетельства ночью, то 5 ч. в ночное время, включая выполнение 5 взлетов и 5 посадок в качестве командира воздушного судна.  2.4.5.1.3. Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других видов, то полномочному органу по выдаче свидетельств следует определить приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п.2.4.5.1.1.  2.4.5.2. Летная подготовка.  Кандидату следует пройти летную подготовку на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктору следует обеспечить получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к коммерческому пилоту, по крайней мере, в следующих областях:  1) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;  2) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание воздушных судов с энергетической системой увеличения подъемной силы;  с) аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;  3) управление воздушным судном с системой увеличения подъемной силы с помощью внешних визуальных ориентиров;  4) вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режима малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;  5) маневрирование на земле и опробование двигателей; висение и выполнение безостановочных взлетов и набора высоты; висение и выполнение непрерывного захода на посадку и посадки - в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном; заходы на посадку по крутым траекториям;  6) взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; производство полетов с площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;  7) висение за пределами влияния земли; по мере необходимости выполнение полетов с грузом на внешней подвеске; полет на большой высоте;  8) основные маневры в полете и вывод из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов;  9) полеты по маршрутам с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств, включая выполнение полета в течение, по крайней мере, одного 1 ч.;  10) порядок действий в аварийной обстановке, включая имитацию отказов оборудования воздушных судов с системой увеличения подъемной силы; тяга для перехода к авторотации и заход на посадку в режиме авторотации, где это применимо; отказ трансмиссии и соединительного вала, где это применимо;  11) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;  12) правила ведения связи и фразеология.  ***Примечание.*** Требования к выдаче квалификационной отметки о праве на пилотирование воздушных судов с системой увеличения подъемной силы по ППП оговорены в п.2.7.  **2.5. СВИДЕТЕЛЬСТВО ПИЛОТА МНОГОЧЛЕННОГО ЭКИПАЖА**  **ПРИМЕНИТЕЛЬНО К САМОЛЕТУ**    **2.5.1. Общие требования, предъявляемые при выдаче свидетельства**  2.5.1.1. Возраст.  Кандидат не моложе 18 лет.  2.5.1.2. Знания.  Кандидат отвечает требованиям, указанным в п.2.6.1.2 для свидетельства линейного пилота применительно к соответствующему виду самолета, после прохождения соответствующего курса подготовки.  2.5.1.3. Умения.  2.5.1.3.1. Кандидат продемонстрировал навыки, которые необходимы для выполнения всех квалификационных требований, в качестве пилота, управляющего воздушным судном, и пилота, не управляющего воздушным судном, на уровне, требуемом для выполнения функций второго пилота на самолетах с газотурбинными двигателями, сертифицированных для выполнения полетов по ПВП и ППП с экипажем в составе не менее двух пилотов, а также умение:  1) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;  2) плавно и точно осуществлять ручное управление самолетом в пределах его ограничений на постоянной основе таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;  3) управлять самолетом в режиме автоматизации, соответствующем этапу полета, и быть в курсе активного режима автоматизации;  4) точно выполнять порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях на всех этапах полета;  5) поддерживать действенное общение с другими членами летного экипажа и демонстрировать способность эффективно выполнять процедуры в случае потери трудоспособности членами экипажа и обеспечивать координацию действий членов экипажа, включая распределение задач по пилотированию, сотрудничество членов экипажа, соблюдение стандартных эксплуатационных процедур (СЭП/SOP) и использование контрольных карт.  2.5.1.3.2. Прогресс овладения навыками, указанными в подпункте 2.5.1.3.1, оценивается на постоянной основе.  2.5.1.4. Годность по состоянию здоровья.  Кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.  **2.5.2. Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при**  **осуществлении таких прав**  2.5.2.1. Свидетельство пилота многочленного экипажа дает право:  1) осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя самолета при условии соблюдения указанных в п.2.3.3 требований;  2) осуществлять права согласно квалификационной отметке о праве на полеты по приборам в составе многочленного экипажа;  3) выполнять функции второго пилота при выполнении полетов на самолете, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота.  2.5.2.2. Прежде чем осуществлять права обладателя квалификационной отметки о праве на полеты по приборам на самолете с одним пилотом, обладатель свидетельства демонстрирует способность выполнять функции командира воздушного судна при выполнении полетов с одним пилотом исключительно по приборам и отвечает указанным в п.2.7.1.2 требованиям к умениям применительно к соответствующему виду самолета.  2.5.2.3. Прежде чем осуществлять права обладателя свидетельства коммерческого пилота для выполнения полетов на самолете с одним пилотом, обладатель свидетельства:  1) налетал 70 ч. на самолетах в качестве командира воздушного судна или не менее 10 ч. в качестве командира воздушного судна, а также требуемые часы дополнительного налета в качестве командира воздушного судна под наблюдением;  2) налетал в качестве командира воздушного судна 20 ч., выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 10 ч. в качестве командира воздушного судна и 10 ч. в качестве командира воздушного судна под наблюдением, в том числе полет по маршруту протяженностью не менее 540 км (300 м. миль), в ходе которого выполняются посадки с полной остановкой на двух аэродромах;  3) обеспечивает свое соответствие другим требованиям, предъявляемым при выдаче свидетельства коммерческого пилота, которые указаны в пп. 2.4.1.2, 2.4.1.3, 2.4.3.1.1 и 2.4.3.2 применительно к соответствующему виду самолета.  Когда полномочный орган по выдаче свидетельств предоставляет обладателю свидетельства пилота многочленного экипажа права на выполнение полетов на воздушном судне с одним пилотом, он может документировать эти права путем проставления удостоверяющей записи в свидетельстве пилота многочленного экипажа или путем выдачи свидетельства коммерческого пилота для соответствующей категории самолетов.  **2.5.3. Опыт**  2.5.3.1. Кандидат в ходе подготовки по утвержденной программе налетал не менее 240 ч. в качестве пилота, управляющего воздушным судном, и в качестве пилота, не управляющего воздушным судном, при выполнении реальных полетов и на тренажере.  2.5.3.2. Опыт полетов в реальных условиях включает, по крайней мере, соблюдение всех требований к опыту, перечисленных в п.2.3.3.1, отработку действий по восстановлению управляемости воздушного судна, полеты в ночное время и полеты исключительно по приборам.  2.5.3.3. В дополнение к соблюдению положений п.2.5.3.2 кандидат получил на самолете с газотурбинными двигателями, сертифицированном для выполнения полетов с экипажем в составе не менее двух пилотов, или на тренажере.  **2.5.4. Летная подготовка**  2.5.4.1. Кандидат успешно прошел подготовку по утвержденной программе, отвечающей всем требованиям к знаниям и опыту, указанным в п.2.5.3.  ***Примечание.*** Программа подготовки кандидатов на получение свидетельства пилота многочленного экипажа самолета, включая различные квалификационные уровни, содержится в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, Doc 9868).  2.5.4.2. Кандидат прошел подготовку на самолетах с двойным управлением по всем следующим квалификационным блокам, на уровне, отвечающем требованиям к выдаче свидетельств пилотам многочленного экипажа, включая квалификационные блоки, которые требуются для квалификационной отметки о праве на полеты по приборам:  1. применение принципов контроля факторов угрозы и ошибок (ТЕМ);  2. выполнение наземных операций с самолетом;  3. выполнение взлета;  4. выполнение набора высоты;  5. выполнение полета в крейсерском режиме;  6. выполнение снижения;  7. выполнение захода на посадку;  8. выполнение посадки;  9. выполнение послепосадочных и послеполетных операций с самолетом.  ***Примечание 1.***Квалификационные блоки состоят из элементов, для которых определяются соответствующие критерии эффективности. Квалификационные элементы и критерии эффективности содержатся в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, Doc 9868).  ***Примечание 2.***Применение принципов контроля факторов угрозы и ошибок представляет собой особый квалификационный блок, который необходимо интегрировать с каждым из остальных квалификационных блоков для целей обучения и проверки.    **2.6. СВИДЕТЕЛЬСТВО ЛИНЕЙНОГО ПИЛОТА**    **2.6.1. Общие требования, предъявляемые при выдаче свидетельств**  **авиационному персоналу, выполняющему полеты на самолетах,**  **вертолетах и воздушных судах с системой увеличения**  **подъемной силы**  2.6.1.1. Возраст.  Кандидат не моложе 21 года.  2.6.1.2. Знания.  2.6.1.2.1. Кандидат прошел соответствующую программу подготовки и продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства линейного пилота и соответствует виду воздушных судов, который предлагается включить в свидетельство, по крайней мере в следующих областях:    Воздушное право    1) правила и положения применительно к обладателю свидетельства линейного пилота; соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;    Общие знания по воздушным судам применительно к самолетам,  вертолетам и воздушным судам с системой увеличения подъемной силы    2) общие характеристики и ограничения электрических, гидравлических систем, системы наддува и других систем воздушного судна; системы управления полетом, включая автопилот и автостабилизацию;  3) принципы работы, правила эксплуатации и ограничения силовых установок воздушных судов; влияние атмосферных условий на характеристики двигателей; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;  4) правила эксплуатации и ограничения соответствующих видов воздушных судов; влияние атмосферных условий на летно-технические характеристики воздушных судов согласно соответствующим эксплуатационным данным из руководства по летной эксплуатации;  5) использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;  6) пилотажные приборы; компасы, поворотная ошибка и ошибка из-за воздействия ускорения; гироскопические приборы, эксплуатационные ограничения и воздействие прецессии; правила и порядок действий при отказах различных пилотажных приборов и электронных индикаторов;  7) правила технического обслуживания планеров, систем и силовых установок соответствующих воздушных судов;  8) для вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод);    Летные характеристики, планирование и загрузка    9) влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна; расчеты массы и центровки;  10) использование и практическое применение параметров взлетных, посадочных и других характеристик, включая правила управления в крейсерском режиме;  11) предполетное планирование и оперативное планирование полета по маршруту, подготовка и представление планов полета ОВД; соответствующие правила обслуживания воздушного движения; порядок установки высотомера;  12) в случае вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: влияние грузов на внешней подвеске на характеристики управляемости;    Возможности человека    13) возможности человека включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;    Метеорология    14) понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; коды и сокращения; правила получения и использование метеорологической информации перед полетом и во время полета; измерение высоты;  15) авиационная метеорология; климатология соответствующих районов, с точки зрения ее влияния на авиацию; перемещение областей низкого и высокого давления, структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полета по маршруту и посадки;  16) причины, распознавание и последствия обледенения; порядок входа во фронтальную зону; обход районов с опасными метеоусловиями;  17) в случае самолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: практическая метеорология больших высот, включая понимание и использование метеосводок, карт и прогнозов; струйные течения;    Навигация    18) аэронавигация, включая использование аэронавигационных карт, радионавигационных средств и систем зональной навигации; особые навигационные требования в отношении полетов по маршрутам большой протяженности;  19) использование, ограничения и эксплуатационная надежность авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для управления воздушным судном и навигации;  20) использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки;  21) принципы и характеристики автономных навигационных систем и систем, ориентированных на внешние средства; работа бортового оборудования;    Эксплуатационные правила    22) применение методов контроля факторов угрозы и ошибок в эксплуатационной обстановке;  23) понимание и использование аэронавигационной документации, такой, как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения;  24) меры предосторожности и действия в аварийной обстановке; правила безопасности;  25) эксплуатационные правила грузовых перевозок и перевозки опасных грузов;  26) требования и практика инструктажа пассажиров по вопросам безопасности, включая меры предосторожности при посадке на воздушное судно и высадке;  27) в случае вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях; земной резонанс; срыв на отступающей лопасти; динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; правила обеспечения безопасности при полетах в ВМУ;    Основы полета    28) основы полета;  Радиотелефония    29) правила ведения связи и фразеология; действия при отказе связи.  2.6.1.2.2. В дополнение к вышеуказанным дисциплинам кандидат на получение свидетельства линейного пилота (самолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) отвечает требованиям к знаниям, предъявляемым при внесении квалификационной отметки о праве на полеты по приборам и указанным в п.2.7.1.1.  2.6.1.3. Умения.  2.6.1.3.1. Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида, эксплуатация которого требует наличия второго пилота, следующие процедуры и маневры:  1) предполетную подготовку, включая подготовку эксплуатационного плана полета и представление плана полета ОВД;  2) обычные схемы полетов и маневры на всех этапах полета;  3) порядок действий в особых и аварийных случаях и маневры, связанные с отказами и неисправностями такого оборудования, как силовые установки, системы и планер;  4) порядок действий в случаях потери трудоспособности членами экипажа и взаимодействие в экипаже, включая распределение задач по пилотированию, координацию действий членов экипажа и использование контрольных карт;  5) в случае самолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы: порядок действий и маневры при выполнении полетов по ППП, описанные в п.2.7.4.1 1)-4) включая полеты с имитацией отказа двигателя.  2.6.1.3.1.1. В случае самолета: кандидат продемонстрировал способность выполнять действия и маневры, описанные в п.2.6.1.3.1, в качестве командира самолета с несколькими двигателями.  2.6.1.3.1.2. Кандидат продемонстрировал способность выполнять процедуры и маневры, указанные в п.2.6.1.3, со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым обладателю свидетельства линейного пилота, а также умение:  1) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;  2) плавно и точно осуществлять ручное управление самолетом в пределах его ограничений на постоянной основе таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;  3) управлять самолетом в режиме автоматизации, соответствующем этапу полета, и быть в курсе активного режима автоматизации;  4) точно выполнять порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях на всех этапах полета;  5) правильно оценивать обстановку и осуществлять постоянный контроль и наблюдение в полете;  6) поддерживать действенное общение с другими членами летного экипажа и продемонстрировать способность эффективно выполнять процедуры на случай потери трудоспособности членами экипажа и обеспечения координации членов экипажа, включая распределение задач по пилотированию, координацию действий членов экипажа, соблюдение стандартных эксплуатационных процедур (СЭП/SOP) и использование контрольных карт.  2.6.1.4. Годность по состоянию здоровья.  Кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.  **2.6.2. Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при**  **осуществлении таких прав**  2.6.2.1. Свидетельство линейного пилота дает право:  1) осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя и коммерческого пилота воздушного судна соответствующего вида, а применительно к свидетельству для самолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы - права по квалификационной отметке о праве на полеты по приборам и  2) выполнять функции командира воздушного судна соответствующего вида при коммерческих воздушных перевозках и любого самолета, сертифицированного для полетов с более чем одним пилотом.  2.6.2.2. Если обладатель свидетельства линейного пилота до этого имел только свидетельство пилота многочленного экипажа, то предоставляемые свидетельством права ограничиваются полетами в составе многочленного экипажа, если обладатель не отвечает требованиям, установленным соответственно в пп. 2.5.2.1 (1), 2.5.2.2 и 2.5.2.3. Отметка о любом ограничении прав заносится в свидетельство.  **2.6.3. Особые требования, предъявляемые при внесении**  **квалификационной отметки о виде самолета**  2.6.3.1. Опыт.  2.6.3.1.1. Кандидат имеет налет не менее 1500 ч. в качестве пилота самолетов. Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость включения в этот общий налет (1500 ч.) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором на тренажере. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает максимум 100 ч., из которых не более 25 ч. составляет налет на пилотажном тренажере или приборном тренажере.  2.6.3.1.1.1. Кандидат налетал на самолетах не менее:  1) 500 ч. в качестве командира воздушного судна под наблюдением или 250 часов либо в качестве командира воздушного судна, либо не менее 70 часов из этого времени в качестве командира воздушного судна, а необходимое дополнительное время налета - в качестве командира воздушного судна под наблюдением;  2) 200 ч., выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 ч. в качестве командира воздушного судна под наблюдением;  3) 75 ч., выполняя полеты по приборам, из которых время наземной тренировки по приборам не превышает 30 ч.;  4) 100 ч., выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота.  2.6.3.1.2. Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других категорий, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п.2.6.3.1.1 к времени налета.  2.6.3.2. Летная подготовка.  Кандидат прошел летную подготовку на самолете с двойным управлением, которая требуется для получения свидетельства коммерческого пилота (п.2.4.3.2) и квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам (п.2.7.4) или для получения свидетельства пилота многочленного экипажа (п.2.5.4).  **2.6.4. Особые требования, предъявляемые при внесении**  **квалификационных отметок в свидетельство авиационного**  **персонала выполняющего полеты на вертолетах**  2.6.4.1. Опыт.  2.6.4.1.1. Кандидат имеет налет не менее 1000 ч. в качестве пилота вертолетов. Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость включения в этот общий налет (1000 ч.) времени полетов, выполненных в качестве пилота под руководством инструктора на тренажере. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает максимум 100 ч., из которых не более 25 ч. составляют налет на пилотажном тренажере или на приборном тренажере.  2.6.4.1.1.1. Кандидат налетал на вертолетах не менее:  1) 250 ч. в качестве командира воздушного судна либо не менее 70 ч. из этого времени в качестве командира воздушного судна, а необходимое дополнительное время налета - в качестве командира воздушного судна под наблюдением;  2) 200 ч., выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 ч. в качестве командира воздушного судна под наблюдением;  3) 30 ч., выполняя полеты по приборам, из которых не более 10 ч. может составлять время наземной тренировки по приборам;  4) 50 ч., выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота.  2.6.4.1.2. Если кандидат имеет налет в качестве пилота на воздушных судах других типов, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п.2.6.4.1.1 к времени налета.  2.6.4.2. Летная подготовка.  Кандидат прошел летную подготовку согласно требованиям к выдаче свидетельства коммерческого пилота вертолета.  ***Примечание.*** Требования к выдаче квалификационной отметки о праве на пилотирование вертолетов по ППП оговорены в п.2.7.  **2.6.5. Особые требования, предъявляемые при внесении**  **квалификационной отметки в свидетельства авиационного**  **персонала, выполняющего полеты на воздушных судах с**  **системой увеличения подъемной силы**  2.6.5.1. Опыт.  2.6.5.1.1. Кандидату следует иметь налет не менее 1500 ч. в качестве пилота воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. Полномочному органу по выдаче свидетельств следует определить приемлемость включения в этот общий налет (1500 ч.) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором на тренажере.  2.6.5.1.2. Кандидату следует иметь налет на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы не менее:  1) 250 ч. в качестве командира воздушного судна либо не менее 70 ч. из этого времени в качестве командира воздушного судна, а необходимое дополнительное время налета - в качестве командира воздушного судна под наблюдением;  2) 100 ч., выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 50 ч. в качестве командира воздушного судна или в качестве второго пилота, выполняющего под контролем командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна;  3) 75 ч., выполняя полеты по приборам, из которых время наземной тренировки по приборам не может превышать 30 ч.;  4) 25 ч., выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота.  2.6.5.1.3. Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других категорий, то полномочному органу по выдаче свидетельств следует определить приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п.2.6.5.1.1 к времени налета.  2.6.5.2. Летная подготовка.  Кандидату следует пройти летную подготовку с инструктором на воздушном судне с двойным управлением, которая требуется для получения свидетельства коммерческого пилота согласно п.2.4.5.2 и для получения квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам согласно п.2.7.4.    **2.7. КВАЛИФИКАЦИОННАЯ ОТМЕТКА О ПРАВЕ НА ПОЛЕТЫ ПО ПРИБОРАМ**    **2.7.1. Требования, предъявляемые при внесении квалификационной**  **отметки применительно к самолету, вертолету и воздушному**  **судну с системой увеличения подъемной силы**  2.7.1.1. Знания.  Кандидат прошел соответствующую программу подготовки и продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, по крайней мере, в следующих областях:    Воздушное право    1) правила и положения, касающиеся полета по ППП; соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;    Общие знания по воздушным судам применительно к запрашиваемому  виду воздушных судов    2) использование, ограничения и пригодность к эксплуатации бортового электронного оборудования, электронных устройств и приборов, необходимых для управления и навигации воздушного судна при полете по ППП и в метеорологических условиях полета по приборам; использование и ограничения автопилота;  3) компасы, поворотная ошибка и ошибка из-за воздействия ускорения; гироскопические приборы, эксплуатационные ограничения и воздействие прецессии; правила и порядок действий при неисправностях различных пилотажных приборов;    Летные характеристики и планирование применительно к  запрашиваемому виду воздушных судов    4) предполетная подготовка и проверка, соответствующие полету по ППП;  5) оперативное планирование полета; подготовка и представление для целей ОВД планов полета по ППП; порядок установки высотомера;    Возможности человека применительно к запрашиваемому виду воздушных  судов    6) возможности человека применительно к полетам на воздушных судах по приборам, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;    Метеорология применительно к запрашиваемому виду воздушных судов    7) применение авиационной метеорологии; понимание и использование карт, сводок и прогнозов; коды и сокращения; правила получения и использование метеорологической информации; измерение высоты;  8) причины, распознавание и последствия обледенения двигателей и планера; правила прохода фронтальных зон; обход опасных метеоусловий;  9) для вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: последствия обледенения несущего винта;    Навигация применительно к запрашиваемому виду воздушных судов    10) практическая аэронавигация с использованием радионавигационных средств;  11) использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки; опознавание радионавигационных средств;    Эксплуатационные правила применительно к запрашиваемому виду  воздушных судов    12) применение методов контроля факторов угрозы и ошибок в условиях эксплуатации;  13) понимание и использование аэронавигационной документации, такой, как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения, и карт вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;  14) меры предосторожности и правила действий в аварийной обстановке; меры безопасности, связанные с полетами по ППП; критерии пролета препятствий;    Радиотелефония  15) правила ведения связи и фразеология, применяемые при полетах воздушных судов по ППП; действия, предпринимаемые в случае потери связи.  2.7.1.2. Умения.  2.7.1.2.1. Кандидат продемонстрировал на воздушном судне, применительно к которому он добивается получения квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, способность выполнять схемы полета и маневры, указанные в п.2.7.4.1, со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым обладателю квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, а также умение:  1) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;  2) управлять воздушным судном запрашиваемого вида в пределах его ограничений;  3) плавно и точно выполнять все маневры;  4) правильно оценивать обстановку и осуществлять постоянный контроль и наблюдение в полете;  5) применять знания в области аэронавигации;  6) постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечивать успешное выполнение схемы полета или маневра.  2.7.1.2.1.1. Кандидат продемонстрировал способность выполнять полет на многодвигательных воздушных судах соответствующего вида исключительно по приборам при одном неработающем двигателе или с имитацией одного неработающего двигателя, если предполагается осуществлять права, предоставляемые квалификационной отметкой о праве на полеты по приборам, на таких воздушных судах.  2.7.1.3. Годность по состоянию здоровья.  2.7.1.3.1. Кандидаты, обладающие свидетельством пилота-любителя, проходят проверку остроты слуха на основании требований, предъявляемых к слуху при выдаче медицинского заключения первого класса.  2.7.1.3.2. К обладателю свидетельства пилота-любителя следует предъявлять требования, соответствующие требованиям к физическому и психическому состоянию, а также требованиям к зрительному восприятию для выдачи медицинского заключения первого класса.  **2.7.2. Права обладателя квалификационной отметки и условия,**  **соблюдаемые при осуществлении таких прав**  2.7.2.1. Обладатель квалификационной отметки о праве на полеты по приборам для конкретного вида воздушных судов имеет право пилотировать воздушные суда этого вида по ППП.  2.7.2.2. Прежде, чем осуществлять эти права на многодвигательных воздушных судах, обладатель квалификационной отметки выполняет требования пункта 2.7.1.2.1.1.  ***Примечание.*** Пилоты могут осуществлять совместные права согласно квалификационной отметке о праве на полеты по приборам на воздушных судах нескольких видов, если они отвечают требованиям по каждому виду.  **2.7.3. Опыт**  2.7.3.1. Кандидат имеет свидетельство пилота-любителя или коммерческого пилота запрашиваемого вида воздушных судов.  2.7.3.2. Кандидат налетал не менее:  1) 50 ч., выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушных судов на типах, приемлемых для полномочного органа по выдаче свидетельств, из которых не менее 10 ч. - на воздушных судах запрашиваемого вида;  2) 40 ч., выполняя полеты по приборам на воздушных судах, из которых не более 20 ч. (или 30 ч. в тех случаях, когда используется летный тренажер), могут составлять время наземной тренировки по приборам. Наземная тренировка осуществляется под руководством уполномоченного инструктора.  **2.7.4. Летная подготовка**  2.7.4.1. Из требуемого согласно п.2.7.3.2 b) налета по приборам кандидат налетал не менее 10 ч. во время прохождения летной подготовки на воздушных судах запрашиваемого вида с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к обладателю квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, по крайней мере в следующих областях:  1) предполетная подготовка, включая использование руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа и соответствующих документов по обслуживанию воздушного движения при подготовке плана полета по ППП;  2) предполетный осмотр, использование контрольных перечней, проверки перед рулением и взлетом;  3) порядок действий и маневры при выполнении полетов по ППП в нормальных, особых и аварийных условиях, включая, по крайней мере, следующее:  - переход на полет по приборам после взлета;  - стандартные схемы вылета и прибытия по приборам;  - схемы полета по ППП по маршруту;  - полет в зоне ожидания;  - заходы на посадку по приборам при установленных минимумах;  - порядок ухода на второй круг;  - посадки после выполнения заходов на посадку по приборам;  4) маневры в полете и конкретные летные характеристики.  2.7.4.2. Если предполагается, что предоставляемые квалификационной отметкой права на выполнение полетов по приборам должны осуществляться на воздушном судне с несколькими двигателями, то кандидат проходит летную подготовку на таком воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта по управлению воздушным судном соответствующего вида по приборам с одним неработающим двигателем или с имитацией одного неработающего двигателя.  **2.8. КВАЛИФИКАЦИОННАЯ ОТМЕТКА ПИЛОТА-ИНСТРУКТОРА САМОЛЕТОВ, ВЕРТОЛЕТОВ И ВОЗДУШНЫХ СУДОВ С СИСТЕМОЙ УВЕЛИЧЕНИЯ ПОДЪЕМНОЙ СИЛЫ**    **2.8.1. Требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки**  2.8.1.1. Знания.  Кандидат прошел соответствующую программу подготовки и отвечает требованиям к знаниям, предъявляемым при получении свидетельства коммерческого пилота в соответствии с видом воздушного судна, указанным в свидетельстве. Кроме того, кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю отметки пилота-инструктора, по крайней мере в следующих областях:  1) методика практического обучения;  2) оценка успеваемости курсантов по тем предметам, по которым осуществляется наземная подготовка;  3) процесс усвоения материала;  4) элементы эффективного обучения;  5) оценка и проверка знаний курсантов, теория обучения;  6) разработка программы подготовки;  7) планирование урока;  8) методика аудиторного обучения;  9) использование учебных пособий включая при необходимости тренажеры;  10) анализ и исправление ошибок учащихся;  11) возможности человека применительно к летной подготовке, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;  12) опасность, связанная с имитацией выхода из строя систем и отказов на воздушном судне.  2.8.1.2. Умения.  Кандидат продемонстрировал способность обучать в тех областях, в которых он намерен проводить летную подготовку, и на тех видах и классах воздушных судов, по которым предусматривается осуществление прав пилота-инструктора, включая, в соответствующих случаях, предполетный инструктаж, разбор полетов и наземную подготовку.  2.8.1.3. Опыт.  Кандидат отвечает требованиям к опыту, предъявляемым при получении свидетельства коммерческого пилота согласно требованию пп. 2.4.3.1, 2.4.4.1 и 2.4.5.1 для каждого вида воздушных судов.  2.8.1.4. Летная подготовка.  Под контролем уполномоченного пилота-инструктора кандидат:  1) прошел курс обучения по методике ведения летной подготовки, включая демонстрацию операций, методы практического обучения, распознавание и исправление наиболее распространенных ошибок курсантов, и  2) применял на практике методику выполнения маневров и схем полета, по которой он намерен проводить летную подготовку.  **2.8.2. Права обладателя квалификационной отметки и условия,**  **соблюдаемые при осуществлении таких прав**  2.8.2.1. Обладатель квалификационной отметки пилота-инструктора имеет право:  1) контролировать самостоятельные полеты пилотов-курсантов и  2) проводить летную подготовку, необходимую для выдачи свидетельства пилота-любителя, свидетельства коммерческого пилота, внесения квалификационной отметки о праве на полеты по приборам и квалификационной отметки пилота-инструктора, при условии, что пилот-инструктор:  1. имеет по крайней мере свидетельство и квалификационную отметку о праве проводить подготовку по соответствующему типу воздушных судов;  2. имеет свидетельство и квалификационную отметку, которые необходимы для выполнения функций командира воздушного судна, по которому ведется подготовка;  3. имеет права пилота-инструктора, подтвержденные отметкой в свидетельстве.  2.8.2.2. Для проведения подготовки на получение свидетельства пилота многочленного экипажа кандидат также отвечает всем квалификационным требованиям для инструктора.    **2.9. СВИДЕТЕЛЬСТВО ПИЛОТА-ПЛАНЕРИСТА**    **2.9.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельств**  2.9.1.1. Возраст.  Кандидат не моложе 18 лет.  2.9.1.2. Знания.  2.9.1.2.1. Кандидат прошел соответствующую программу подготовки и продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-планериста, по крайней мере в следующих областях:    Воздушное право    1) правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства пилота-планериста; правила полетов; соответствующие практики и правила обслуживания воздушного движения;    Общие знания по воздушным судам    2) принципы работы систем и приборного оборудования планеров;  3) эксплуатационные ограничения планеров; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;    Летные характеристики, планирование и загрузка  4) влияние загрузки и распределения массы на летные характеристики; учет массы и центровки;  5) использование и практическое применение параметров стартовых, посадочных и других характеристик;  6) предполетное планирование и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по ПВП; соответствующие правила обслуживания воздушного движения; порядок установки высотомера; выполнение полетов в районах с интенсивным движением;    Возможности человека    7) возможности человека применительно к пилоту-планеристу, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;    Метеорология    8) применение основ авиационной метеорологии; правила получения и использование метеорологической информации; измерение высоты;    Навигация    9) практические аспекты аэронавигации и методы счисления пути; пользование аэронавигационными картами;    Эксплуатационные правила    10) использование аэронавигационной документации такой, как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения;  11) различные методы запуска и соответствующий порядок действий;  12) соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений;    Основы полета    13) основы полета применительно к планерам.  2.9.1.2.2. Кандидату следует продемонстрировать уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-планериста, правил ведения связи и фразеологии, что необходимо для выполнения полетов по ПВП, а также знание действий, предпринимаемых при потере связи.  2.9.1.3. Опыт.  2.9.1.3.1. Кандидат имеет не менее 6 ч. налета в качестве пилота планера, включая 2 ч. самостоятельного налета, в течение которых он выполнил не менее 20 взлетов и посадок.  2.9.1.3.1.1. Если кандидат имеет налет в качестве пилота самолетов, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета такого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п.2.9.1.3.1 к времени налета.  2.9.1.3.2. Кандидат приобрел под соответствующим контролем опыт эксплуатации планеров, по крайней мере в следующих областях:  1) предполетная подготовка, включая сборку и осмотр планера;  2) технические приемы и правила, применяемые при используемом методе старта, включая соответствующие ограничения воздушной скорости, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;  3) полеты по схемам движения, методы и меры, применяемые для предотвращения столкновений;  4) управление планером с помощью внешних визуальных ориентиров;  5) полет в эксплуатационном диапазоне режимов полета;  6) распознавание начального и развившегося сваливания и вывод из него и из крутого снижения по спирали;  7) запуски, заходы на посадку и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;  8) полеты по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;  9) порядок действий в аварийной обстановке.  2.9.1.4. Умения.  Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира планера полеты и маневры, указанные в п.2.9.1.3.2, с уровнем компетенции, соответствующим правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-планериста, а также умение:  1) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;  2) управлять планером в пределах его ограничений;  3) плавно и точно выполнять все маневры;  4) правильно оценивать обстановку и осуществлять постоянный контроль и наблюдение в полете;  5) применять знания в области аэронавигации;  6) постоянно осуществлять управление планером таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра.  2.9.1.5. Годность по состоянию здоровья.  Кандидат имеет соответствующее действующее медицинское заключение второго класса.  **2.9.2. Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при**  **осуществлении таких прав**  2.9.2.1. Свидетельство пилота-планериста дает право выполнять функции командира любого планера, если обладатель свидетельства имеет опыт применения используемого метода старта.  2.9.2.2. Если предполагается осуществлять перевозку пассажиров, то обладателю свидетельства следует иметь налет не менее 10 ч. в качестве пилота планеров.  **2.10. СВИДЕТЕЛЬСТВО ПИЛОТА СВОБОДНОГО АЭРОСТАТА**    ***Примечание.*** Положения о свидетельстве пилота свободного аэростата применяются к свободным аэростатам, в которых используется горячий воздух или газ.  **2.10.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства**  2.10.1.1. Возраст.  Кандидат не моложе 16 лет.  2.10.1.2. Знания.  2.10.1.2.1. Кандидат прошел соответствующую программу подготовки и продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота свободного аэростата, по крайней мере, в следующих областях:    Воздушное право    1) правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства пилота свободного аэростата; правила полета; соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;    Общие знания по воздушным судам    2) принципы действия свободных аэростатов, систем и приборного оборудования;  3) эксплуатационные ограничения свободных аэростатов; соответствующие эксплуатационные данные из РЛЭ или другого содержащего эту информацию документа;  4) физические характеристики и практическое применение газов, используемых в свободных аэростатах;    Летные характеристики, планирование и загрузка    5) влияние загрузки на летные характеристики; расчеты массы;  6) использование и практическое применение параметров стартовых, посадочных и других характеристик, включая влияние температуры;  7) предполетное планирование и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по ПВП; соответствующие правила обслуживания воздушного движения, порядок установки высотомера, выполнение полетов в районах с интенсивным движением;    Возможности человека    8) возможности человека применительно к пилоту свободного аэростата, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок.  ***Примечание.*** Инструктивный материал по разработке учебных программ, касающихся возможностей человека, включая контроль факторов угрозы и ошибок, содержится в Документе ИКАО "Руководство по обучению в области человеческого фактора" (Doc 9683);    Метеорология    9) применение основ авиационной метеорологии, правила получения и использование метеорологической информации; измерение высоты;    Навигация    10) практические аспекты аэронавигации и методы счисления пути; пользование аэронавигационными картами;    Эксплуатационные правила    11) использование аэронавигационной документации, такой, как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения;  12) соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода района опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений;    Основы полета    13) основы полета применительно к свободным аэростатам.  2.10.1.2.2. Кандидату следует продемонстрировать уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота свободного аэростата, правил ведения связи и фразеологии, необходимых для выполнения полетов по ПВП и действий при потере связи.  2.10.1.3. Опыт.  2.10.1.3.1. Кандидат имеет налет не менее 16 ч. в качестве пилота на свободных аэростатах, включая, по крайней мере, 8 запусков и подъемов, из которых один выполнен самостоятельно.  2.10.1.3.2. Кандидат под соответствующим контролем опыт эксплуатации свободных аэростатов, по крайней мере, в следующих областях:  1) предполетная подготовка, включая сборку, оснастку, наполнение, пришвартование и осмотр аэростата;  2) технические приемы и правила, применяемые при запуске и подъеме, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;  3) методы и меры предотвращения столкновений;  4) управление свободным аэростатом с помощью внешних визуальных ориентиров;  5) распознавание режима быстрого спуска и выход из него;  6) полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;  7) заходы на посадку и посадки, включая порядок обращения с аэростатом на земле;  8) порядок действий в аварийной обстановке.  2.10.1.3.3. Если права, предоставляемые свидетельством, осуществляются в ночное время, то кандидат получает под соответствующим контролем опыт эксплуатации аэростатов во время ночных полетов.  2.10.1.3.4. Если предполагается перевозка пассажиров за плату или по найму, то обладателю свидетельства следует иметь не менее 35 ч. налета, включая 20 ч. в качестве пилота свободного аэростата.  2.10.1.4. Умения.  Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира свободного аэростата полеты и маневры, указанные в п.2.10.1.3.2, с уровнем компетенции, соответствующим правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота свободного аэростата, а также умение:  1) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки.  2) управлять свободным аэростатом в пределах его ограничений;  3) плавно и точно выполнять все маневры;  4) правильно оценивать обстановку и осуществлять постоянный контроль и наблюдение в полете;  5) применять знания в области аэронавигации;  6) постоянно осуществлять управление свободным аэростатом таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра.  2.10.1.5. Годность по состоянию здоровья.  Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.  **2.10.2. Права обладателя свидетельства**  2.10.2.1. Свидетельство пилота свободного аэростата дает право выполнять функции командира любого свободного аэростата, если обладатель свидетельства имеет опыт полетов на аэростатах, в которых используется соответственно горячий воздух или газ.  2.10.2.2. Прежде чем осуществлять указанные права ночью, обладатель свидетельства выполняет требования, указанные в п.2.10.1.3.3.  **ГЛАВА 3**  **СВИДЕТЕЛЬСТВА ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА,**  **КРОМЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ ПИЛОТОВ**    **3.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**    3.1.1. Свидетельства членов летного экипажа, кроме свидетельств пилотов, выдаются для применения на тех воздушных судах, для эксплуатации которых требуется наличие таких членов летного экипажа.  **3.2. СВИДЕТЕЛЬСТВО ШТУРМАНА**    **3.2.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства**  3.2.1.1. Возраст.  Кандидат не моложе 18 лет.  3.2.1.2. Знания.  Кандидат прошел соответствующую программу подготовки и продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства штурмана, по крайней мере, в следующих областях:    Воздушное право    1) правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства штурмана; соответствующие практики и правила обслуживания воздушного движения;    Летные характеристики, планирование и загрузка    2) влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушного судна;  3) использование взлетно-посадочных и других характеристик, включая правила управления в крейсерском режиме;  4) предполетное планирование и оперативное планирование полета по маршруту; подготовка и представление планов полета для целей ОВД; соответствующие правила обслуживания воздушного движения; порядок установки высотомера;    Возможности человека    5) возможности человека применительно к штурману, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;    Метеорология    6) понимание и практическое применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; коды и сокращения; правила получения и использование метеорологической информации перед полетом и во время полета; измерение высоты;  7) авиационная метеорология; климатология соответствующих районов, с точки зрения ее влияния на авиацию; перемещение областей низкого и высокого давления, структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полета по маршруту и посадки;    Навигация    8) методы счисления пути, полеты по изобарической поверхности и правила астронавигации; использование аэронавигационных карт, радионавигационных средств и систем зональной навигации; особые навигационные требования в отношении полетов по маршрутам большой протяженности;  9) использование, ограничения и эксплуатационная надежность авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для навигации воздушного судна;  10) использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту и захода на посадку; опознавание радионавигационных средств;  11) принципы, характеристики и использование автономных систем и систем, ориентированных на внешние средства; работа бортового оборудования;  12) небесная сфера, включая движение небесных светил, их выбор и распознавание в целях определения местонахождения воздушного судна в полете; тарировка сектантов; заполнение навигационной документации;  13) определения, единицы измерения и формулы, используемые в аэронавигации;    Эксплуатационные правила    14) понимание и использование такой аэронавигационной документации, как AIP, NOTAM, авиационные коды, сокращения и карты вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;    Основы полета    15) основы полета;    Радиотелефония    15) правила ведения связи и фразеология.  3.2.1.3. Опыт.  3.2.1.3.1. Кандидат, выполняя функции штурмана, налетал не менее 200 ч., приемлемых для полномочного органа по выдаче свидетельств, на воздушных судах, выполняющих полеты по маршруту, включая не менее 30 ч. полетов в ночное время.  3.2.1.3.1.1. Если кандидат имеет налет в качестве пилота, полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета такого опыта и, при положительном решении, соответственно, степень возможного снижения требований п.3.2.1.3.1 к времени налета.  3.2.1.3.2. Кандидат доказал способность удовлетворительно определять в полете местонахождение воздушного судна и использовать данную информацию для осуществления навигации воздушного судна следующим образом:  1) ночью - не менее 25 раз методом астрономических наблюдений и  2) днем - не менее 25 раз методом астрономических наблюдений в сочетании с использованием автономных навигационных систем и навигационных систем, ориентированных на внешние средства.  3.2.1.4. Умения.  Кандидат продемонстрировал способность выполнять обязанности штурмана воздушного судна с уровнем компетенции, соответствующим правам, предоставляемым обладателю свидетельства штурмана, а также умение:  3) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;  4) правильно оценивать обстановку и осуществлять постоянный контроль и наблюдение в полете;  5) применять знания в области аэронавигации;  6) выполнять все обязанности члена единого экипажа;  7) осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа.  3.2.1.5. Годность по состоянию здоровья.  Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.  **3.2.2. Права обладателя свидетельства**  Свидетельство штурмана дает право выполнять функции штурмана на любом типе воздушного судна.  3.2.3. Квалификационная отметка "штурман-инструктор" выдается лицам:  (1) имеющим действующее свидетельство штурмана;  (2) прошедшим соответствующую программу подготовки штурманов-инструкторов.  3.3. Свидетельство бортинженера (бортмеханика)    **3.3.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельств**  3.3.1.1. Возраст.  Кандидат не моложе 18 лет.  3.3.1.2. Знания.  3.3.1.2.1. Кандидат прошел соответствующую программу подготовки и продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортинженера (бортмеханика), по крайней мере в следующих областях:    Воздушное право    1) правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства бортинженера (бортмеханика); правила и положения, регулирующие эксплуатацию гражданских воздушных судов в части обязанностей бортинженера (бортмеханика);  Общие знания по воздушным судам    2) основные принципы устройства силовых установок, газотурбинных и/или поршневых двигателей; характеристики топлива, топливные системы, включая регулирование подачи топлива; смазочные материалы и системы смазки; форсажные камеры и системы впрыска, назначение и принципы работы систем зажигания и запуска двигателей;  3) принципы работы, правила эксплуатации и ограничения силовых установок воздушных судов; влияние атмосферных условий на характеристики двигателей;  4) планеры, органы управления, конструкции, колесные шасси, тормоза и противоюзовые устройства, ресурс по коррозии и усталости материалов; обнаружение повреждений и дефектов конструкции;  5) противообледенительные и водоотталкивающие системы;  6) системы наддува и кондиционирования воздуха, кислородные системы;  7) гидравлические и пневматические системы;  8) основы электротехники, электрические системы постоянного и переменного тока, системы электропроводки воздушных судов, металлизация и экранирование;  9) принципы работы приборного оборудования, компасов, автопилотов, связного радиооборудования, радионавигационных и радиолокационных средств, систем управления полетом, дисплеев и авиационного электронного оборудования;  10) ограничения соответствующих воздушных судов;  11) системы пожарной сигнализации и противопожарные системы;  12) использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;    Летные характеристики, планирование и загрузки    13) влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна; расчеты массы и центровки;  14) использование и практическое применение данных о летно-технических характеристиках, включая правила управления в крейсерском режиме;    Возможности человека    15) возможности человека применительно к бортинженеру (бортмеханику), включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;    Эксплуатационные правила    16) принципы технического обслуживания, правила поддержания летной годности, дефектация, предполетные осмотры, меры предосторожности при заправке топливом и применение внешних источников питания; установленное оборудование и системы кабины;  17) порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях;  18) эксплуатационные правила грузовых перевозок и перевозки опасных грузов;    Основы полета    19) основы аэродинамики;    Радиотелефония    20) правила ведения связи и фразеология.  3.3.1.2.2. Кандидату следует продемонстрировать уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортинженера (бортмеханика), по крайней мере в следующих областях:  1) основы навигации, принцип работы и эксплуатация автономных систем;  2) эксплуатационные аспекты метеорологии.  3.3.1.3. Опыт.  3.3.1.3.1. Кандидат, выполняя обязанности бортинженера (бортмеханика), налетал не менее 100 ч. под контролем лица, назначенного для этой цели полномочным органом по выдаче свидетельств. Полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость включения в этот общий налет (100 ч.) времени полетов, выполненных в качестве бортинженера (бортмеханика) на летном тренажере. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает максимум 50 ч.  3.3.1.3.1.1. Если кандидат имеет налет в качестве пилота, то полномочный орган по выдаче свидетельств определяет приемлемость учета такого опыта и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований п.3.3.1.3.1 к времени налета.  3.3.1.3.2. Кандидат имеет эксплуатационный опыт работы, накопленный при выполнении обязанностей бортинженера (бортмеханика) под контролем уполномоченного бортинженера-инструктора (бортмеханика-инструктора), по крайней мере в следующих областях:  1) порядок действий в нормальных условиях:  - предполетные осмотры;  - правила заправки топливом, регулирование расходов топлива;  - проверка документов по техническому обслуживанию;  - обычные действия в кабине экипажа на всех этапах полета;  - координация действий экипажа и порядок действий в случае потери членами экипажа трудоспособности;  - дефектация;  2) действия в особых случаях и альтернативные (резервные) процедуры:  - распознавание отклонений в функционировании бортовых систем;  - применение особых и альтернативных (резервных) процедур;  3) порядок действий в аварийной обстановке:  - распознавание аварийной обстановки;  - применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке.  3.3.1.3.3. Свидетельство бортинженера (бортмеханика) следует выдавать лицам, имеющим опыт работы в качестве инженера/техника на данном типе воздушного судна не менее 2 лет.  3.3.1.4. Умения.  3.3.1.4.1. Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве бортинженера (бортмеханика) воздушного судна обязанности и правила, указанные в п.3.3.1.3.2, с уровнем компетенции, соответствующим правам обладателя свидетельства бортинженера (бортмеханика), а также умение:  1) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;  2) использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;  3) правильно оценивать обстановку и осуществлять постоянный контроль и наблюдение в полете;  4) применять знания в области аэронавигации;  5) выполнять все обязанности члена единого экипажа таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты;  6) осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа.  3.3.1.5. Годность по состоянию здоровья.  Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.  **3.3.2. Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при**  **осуществлении таких прав**  3.3.2.1. Свидетельство бортинженера (бортмеханика) дает его обладателю право выполнять функции бортинженера (бортмеханика) на любых типах воздушных судов, на которых обладатель свидетельства продемонстрировал уровень знаний и умений на основании требований, указанных в п.п. 3.3.1.2 и 3.3.1.4, и которые применяются для обеспечения безопасности полетов данных типов воздушных судов.  3.3.2.2. Типы воздушных судов, на которых обладателю свидетельства бортинженера (бортмеханика) разрешается осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством, либо указываются в этом свидетельстве, либо регистрируются в каком-либо другом документе способом, приемлемым для полномочного органа по выдаче свидетельств.  3.3.2.3. Квалификационная отметка "бортинженер-инструктор"/"бортмеханик-инструктор" выдается лицам:  (1) имеющим действующее свидетельство бортинженера или бортмеханика соответственно;  (2) прошедшим соответствующую программу подготовки бортинженеров-инструкторов или бортмехаников-инструкторов соответственно.  **3.4. Свидетельство бортрадиста**    3.4.1. Свидетельство бортрадиста выдается лицам:  1) имеющим возраст не моложе 18 лет;  2) прошедшим соответствующую программу подготовки и продемонстрировавшим уровень знаний и умений, необходимые для выдачи свидетельства бортрадиста;  3) медицинское заключение второго класса.  3.4.2. Квалификационная отметка "бортрадист-инструктор" выдается лицам:  1) имеющим действующее свидетельство бортрадиста;  2) прошедшим соответствующую программу подготовки бортрадистов-инструкторов.    **3.5. Свидетельство бортоператора**    3.5.1. Свидетельство бортоператора выдается лицам:  1) имеющим возраст не моложе 18 лет;  2) прошедшим соответствующую программу подготовки и продемонстрировавшим уровень знаний и умений, необходимые для выдачи свидетельства бортоператора и соответствующей квалификационной отметки;  3) имеющим медицинское заключение второго класса.  **3.5.2. Квалификационные отметки бортоператора**  3.5.2.1. Обладателю свидетельства бортоператора выдаются следующие квалификационные отметки:  1) "бортоператор грузового воздушного судна" с указанием конкретного вида и типа воздушного судна;  2) "бортоператор аппаратуры проверки наземных радиотехнических средств" с указанием конкретного вида и типа воздушного судна;  3) "бортоператор-аэрофотосъемщик" с указанием конкретного вида и типа воздушного судна;  4) "бортоператор самолета-лаборатории" с указанием конкретного вида авиационных спецработ и конкретного вида и типа воздушного судна;  5) "бортоператор-наблюдатель" с указанием конкретного вида авиационных спецработ и конкретного вида и/или типа воздушного судна;  6) "бортоператор-инструктор" с указанием конкретной квалификационной отметки, в отношении которой будет применяться выдаваемая квалификационная отметка инструктора.  3.5.2.2. Квалификационная отметка "бортоператор-инструктор" выдается лицам:  (1) имеющим действующее свидетельство бортоператора;  (2) имеющим опыт работы не менее трех лет в качестве бортоператора с соответствующей квалификационной отметкой, в отношении которой будет применяться выдаваемая квалификационная отметка инструктора; и  (3) прошедшим соответствующую программу подготовки бортоператоров-инструкторов.    **3.6. Свидетельство бортпроводника**    3.6.1. Свидетельство бортпроводника выдается лицам:  (1) имеющим возраст не моложе 18 лет;  (2) прошедшим соответствующую программу подготовки и продемонстрировавшим уровень знаний и умений, необходимые для выдачи свидетельства бортпроводника;  (3) имеющим медицинское заключение второго класса.  3.6.2. Квалификационная отметка "бортпроводник-инструктор" выдается лицам:  (1) имеющим действующее свидетельство бортпроводника;  (2) прошедшим соответствующую программу подготовки бортпроводников-инструкторов.  **ГЛАВА 4**  **СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА,**  **КРОМЕ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО И КАБИННОГО ЭКИПАЖА, ДИСПЕТЧЕРОВ УВД**    **4.1. ОБЩИЕ ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ И**  **КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ОТМЕТОК АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА, КРОМЕ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО И КАБИННОГО ЭКИПАЖА, ДИСПЕТЧЕРОВ УВД**  4.1.1. Кандидат, до того как ему будет выдано любое свидетельство или квалификационная отметка авиационного персонала, кроме членов летного и кабинного экипажа, диспетчеров Управления воздушным движением отвечает таким требованиям к возрасту, знаниям, опыту и, при необходимости, годности по состоянию здоровья и умению, которые установлены для данного свидетельства или квалификационной отметки. Авиационный персонал, кроме членов летного и кабинного экипажа, диспетчеров Управления воздушным движением проходит медицинский осмотр в соответствии с «Инструкцией о проведении обязательных предварительных при поступлении на работу и периодических медицинских осмотров работников», утвержденной постановлением Правительства Кыргызской Республики от 16 мая 2011 года № 225 **«**Об утверждении нормативных правовых актов Кыргызской Республики в области общественного здравоохранения» с предъявлением заверенного медицинского документа о годности по состоянию здоровья с медицинского учреждения ГА КР.  4.1.2. Кандидат на получение любого свидетельства или квалификационной отметки авиационного персонала, кроме членов летного экипажа, демонстрирует соответствие таким требованиям к знаниям и умению, которые установлены для данного свидетельства или квалификационной отметки.  **4.2. СВИДЕТЕЛЬСТВО ИНЖЕНЕРА/ТЕХНИКА**    **4.2.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства**  **4.2.1.1. Возраст.**  Кандидат не моложе 18 лет.  **4.2.1.2. Знания.**  Кандидат имеет диплом об окончании программы подготовки в соответствующей учебной организации или утвержденной учебной организации по специальности инженер (техник) в области технического обслуживания, ремонта, разработке и/или изготовлению воздушных судов или его оборудования, и прошел соответствующую программу подготовки и продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства инженера/техника, и его обязанностям, по крайней мере, в следующих областях:    **Воздушное право и требования к летной годности**    1) правила и нормативные положения, касающиеся обладателя свидетельства инженера/техника, включая соответствующие требования к летной годности, регулирующие процесс сертификации и сохранения летной годности воздушных судов, а также утвержденные методы организации и процедуры технического обслуживания воздушных судов;    **Естественные науки и общие сведения о воздушном судне**    2) основы математики; единицы измерения; фундаментальные принципы и теоретические основы физики и химии, имеющие отношение к техническому обслуживанию воздушных судов;    **Проектирование воздушных судов**    3) характеристики материалов и их применение при проектировании воздушных судов, включая принципы проектирования конструкции и функционирования систем воздушных судов; методы сборки; силовые установки и связанные с ними системы; механические, гидравлические, электрические и электронные источники питания; приборное оборудование и системы индикации воздушных судов; системы управления воздушным судном и бортовые системы навигационного и связного оборудования;    **Техническое обслуживание воздушных судов**    4) работы, выполнение которых необходимо для сохранения летной годности воздушного судна, включая методы и процедуры капитального ремонта, текущего ремонта, проверки, замены, модификации или устранения дефектов конструкции воздушного судна, ее компонентов и систем согласно методикам, предусмотренным в соответствующих руководствах по техническому обслуживанию и применяемых в этом случае нормах летной годности;    **Возможности человека**    5) возможности человека применительно к техническому обслуживанию воздушных судов.  **4.2.1.3. Опыт.**  Кандидат имеет следующий опыт по части осмотра, обслуживания и технической эксплуатации воздушных судов или их элементов:  1) при выдаче свидетельств с правом на обслуживание всего воздушного судна, по крайней мере:  (1) 4 года; или  (2) 2 года, если кандидат успешно прошел подготовку по утвержденной программе;  2) при выдаче свидетельства с правами, ограниченными в соответствии с п.4.2.2.2 1) (2) или (3), - такой период времени, который обеспечивает уровень компетентности, равноценный указанному в подпункте 1), при условии, что этот период составляет не менее:  (1) двух лет; или  (2) одного года практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации при наличии профессионального среднего специального или высшего технического образования для самолётов «Западного производства» и не менее шести месяцев для самолётов «Восточного производства».  **4.2.1.4. Подготовка.**  Кандидату следует пройти программу подготовки, соответствующую правам, которые ему будут предоставлены.  **4.2.1.5. Умения.**  Кандидат продемонстрировал свою способность выполнять функции, предусмотренные предоставляемыми правами для инженера (техника).  **4.2.1.6. Годность по состоянию здоровья.**  Кандидат имеет медицинский документ, подтверждающий годность по состоянию здоровья.  **4.2.2. Права обладателя свидетельства и порядок их осуществления**  4.2.2.1. При условии соблюдения требований пунктов 4.2.2.2 и 4.2.2.3 свидетельство инженера/техника дает его обладателю право удостоверять годность к эксплуатации воздушного судна или его частей после санкционированного ремонта, модификации или монтажа силовой установки, вспомогательных агрегатов, приборов и/или единиц оборудования и подписывать разрешение на эксплуатацию после осмотра, технического обслуживания.  4.2.2.2. Обладатель свидетельства инженера/техника осуществляет права, указанные в п.4.2.2.1, только:  1) в отношении:  (1) тех воздушных судов, которые указаны в его свидетельстве либо конкретно, либо по своей принадлежности к общему виду; или  (2) таких планеров, силовых установок, бортовых систем или элементов, которые указаны в его свидетельстве либо конкретно, либо по своей принадлежности к общему виду; и/или  (3) таких бортовых электронных систем или элементов, которые указаны в его свидетельстве либо конкретно, либо по своей принадлежности к общему виду;  2) при условии, что обладатель свидетельства знаком со всей необходимой информацией, касающейся технического обслуживания и летной годности определенного воздушного судна, на которое обладатель свидетельства подписывает свидетельство о техническом обслуживании, или планера, силовой установки, бортовой системы или ее элемента, бортовой электронной системы или ее элемента, годность к эксплуатации которых обладатель свидетельства удостоверяет;  3) при условии, что за предшествующие 24 месяца обладатель свидетельства имел опыт по осмотру, обслуживанию или техническому обслуживанию воздушного судна или его компонентов в соответствии с правами, предоставленными ему как обладателю свидетельства, в течение, по крайней мере, 6 месяцев или были соблюдены условия выдачи ему свидетельства с предоставлением соответствующих прав согласно требованиям, предъявляемым полномочным органом по выдаче свидетельств.  4.2.2.3. Орган гражданской авиации ограничивает количество квалификационных отметок, выдаваемых одному обладателю свидетельства для одновременного их применения, если работы, выполняемые с применением этих квалификационных отметок, являются сложными, и постоянное поддержание требуемого уровня знаний и умений для применения каждого из выданных квалификационных отметок является практически невозможным.  4.2.2.3.1. Сведения о правах на проведение сертификации следует либо вносить в свидетельство или включать в прилагаемый к нему документ, либо вносить в свидетельство ссылку на соответствующий документ, где оговариваются такие права.  4.2.2.4. Если орган гражданской авиации дает разрешение утвержденной организации по техническому обслуживанию назначить персонал, не имеющий свидетельств, для осуществления предусмотренных в п.4.2.2 прав, то назначенные лица отвечают предусмотренным в п.4.2.1 требованиям.    **4.4. СВИДЕТЕЛЬСТВО ДИСПЕТЧЕРА УВД**    **4.4.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельств**  4.4.1.1. Возраст.  Кандидат не моложе 19 лет.  4.4.1.2. Знания.  Кандидат прошел соответствующую программу подготовки и продемонстрировал уровень знаний, который соответствует уровню, установленному для обладателя свидетельства диспетчера УВД, по крайней мере, в следующих областях:    Воздушное право    1) правила и положения, касающиеся диспетчера УВД;    Оборудование УВД    2) принципы, использование и ограничения оборудования, применяемого в УВД;    Общие знания    3) принципы полета; принципы эксплуатации и функционирования воздушных судов, силовых установок и систем; характеристики воздушных судов, имеющие отношение к деятельности УВД;  Возможности человека    4) возможности человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;    Метеорология    5) авиационная метеорология; применение и понимание метеорологической документации и информации; возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на выполнение полетов и их безопасность; измерение высоты;    Навигация    6) принципы аэронавигации; принципы, ограничения и точность навигационных систем и визуальных средств; и    Эксплуатационные правила    7) процедуры УВД, связи, радиотелефонии и обмена фразеологией (штатные, нештатные и аварийные); использование соответствующей авиационной документации; практические методы обеспечения безопасности полета.  4.4.1.3. Опыт.  Кандидат успешно прошел подготовку по утвержденной программе и не менее 3 мес. успешно занимался практическим управлением воздушным движением под контролем диспетчера УВД, имеющего соответствующую для этого квалификационную отметку. Требования к опыту работы, установленные в п.4.5 для получения квалификационных отметок диспетчера УВД, могут быть засчитаны в качестве части опыта, установленного в настоящем пункте.  4.4.1.4. Годность по состоянию здоровья.  Кандидат имеет действующее медицинское заключение третьего класса.    **4.5. КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ДИСПЕТЧЕРА УВД**    **4.5.1. Категории квалификационных отметок диспетчера УВД**  Квалификационные отметки диспетчера УВД включают следующие категории отметок:  1) отметка диспетчера аэродрома и/или диспетчера руления и/или отметка диспетчера старта;  2) отметка диспетчера подхода;  3) отметка диспетчера подхода с использованием средств наблюдения;  4) отметка диспетчера посадочного радиолокатора;  5) отметка диспетчера района УВД;  6) отметка диспетчера района УВД с использованием средств наблюдения;  7) отметка диспетчера УВД-инструктора;  8) отметка диспетчера полетно-информационного обслуживания;  9) отметка руководителя полетов;  10) другие квалификационные отметки, выдача которых может быть определена органом гражданской авиации, если такое требуется в интересах безопасности УВД.  Примечание. Всемирная метеорологическая организация установила требования для персонала, проводящего метеорологические наблюдения, которые распространяются на диспетчеров УВД, предоставляющих такой вид обслуживания.  **4.5.2. Требования, предъявляемые при внесении квалификационной**  **отметки диспетчера УВД**  4.5.2.1. Знания.  Кандидат прошел соответствующую программу подготовки и продемонстрировал уровень знаний, который соответствует предоставляемым правам, по крайней мере, в следующих областях в той степени, в какой они затрагивают круг служебных обязанностей:  а) квалификационная отметка диспетчера аэродрома:  1) генеральный план аэродрома; физические характеристики и визуальные средства;  2) структура воздушного пространства;  3) применяемые правила, процедуры и источники информации;  4) аэронавигационные средства;  5) оборудование управления воздушным движением и его использование;  6) рельеф местности и характерные наземные ориентиры;  7) характерные особенности воздушного движения;  8) особые явления погоды;  9) планы действий в аварийной обстановке и поисково-спасательных операциях;  б) квалификационные отметки диспетчера подхода и диспетчера района УВД:  1) структура воздушного пространства;  2) применяемые правила, процедуры и источники информации;  3) аэронавигационные средства;  4) оборудование управления воздушным движением и его использование;  5) рельеф местности и характерные наземные ориентиры;  6) характерные особенности воздушного движения и потока движения;  7) особые явления погоды;  8) планы действий в аварийной обстановке и поисково-спасательных операциях;  в) квалификационные отметки диспетчера подхода с использованием средств наблюдения, диспетчера посадочного радиолокатора и диспетчера района УВД: кандидат отвечает требованиям, установленным в подпункте b), в той степени, в какой они затрагивают служебные обязанности, и продемонстрирует уровень знаний, который соответствует предоставляемым правам, по крайней мере, в следующих дополнительных областях:  1) принципы, использование и ограничения соответствующих систем наблюдения ОВД, других систем обзора и связанного с ними оборудования;  2) процедуры предоставления ОВД на основе наблюдения (ОВД и использованием радиолокатора), при необходимости, включая правила выдерживания соответствующей высоты полета над местностью.  4.5.2.2. Опыт.  4.5.2.2.1. Кандидат:  а) успешно прошел подготовку по утвержденной программе;  б) успешно обеспечивал под контролем диспетчера УВД, имеющего соответствующую для этого квалификационную отметку:  1) в отношении квалификационной отметки диспетчера аэродрома: аэродромное диспетчерское обслуживание в течение не менее 90 ч. или одного месяца, в зависимости от того, что наступит позднее, в подразделении, в отношении которого запрашивается данная отметка;  2) в отношении квалификационной отметки диспетчера подхода, диспетчера подхода с использованием средств наблюдения, диспетчера района УВД или диспетчера района УВД с использованием средств наблюдения: диспетчерское обслуживание, в отношении которого запрашивается данная отметка, в течение не менее 180 ч. или 3 мес., в зависимости от того, что наступит позднее, в подразделении, в отношении которого запрашивается квалификационная отметка;  3) в отношении квалификационной отметки диспетчера посадочного радиолокатора: не менее 200 точных заходов на посадку, из которых не менее 100 обслужено на радиолокационном тренажере, утвержденном для этих целей. Не менее 50 таких точных заходов на посадку обслужено в подразделении и на оборудовании, в отношении которых запрашивается данная отметка;  в) если права квалификационной отметки диспетчера подхода с использованием средств наблюдения включают работу с обзорным радиолокатором подхода, то указанный опыт работы включает обеспечение не менее 25 заходов на посадку по индикатору кругового обзора с использованием оборудования обзора такого типа, который применяется в подразделении, в отношении которого запрашивается квалификационная отметка, и под контролем диспетчера УВД, имеющего соответствующую для этого квалификационную отметку.  4.5.2.2.2. Опыт работы, указанный в п.4.5.2.2.1 б), получен в течение 6 мес., непосредственно предшествовавших подаче заявления.  4.5.2.2.3. Если кандидат уже имеет квалификационную отметку диспетчера УВД другой категории или ту же самую квалификационную отметку по другому подразделению, полномочный орган по выдаче свидетельств определяет возможность и, при положительном решении, степень снижения требований к опыту, установленных в п.4.5.2.2.  4.5.2.3. Умения.  Кандидат продемонстрировал умения, способность принимать решения и выполнять обязанности, требуемые для обеспечения безопасного, упорядоченного и оперативного диспетчерского обслуживания, на уровне, соответствующем предоставляемым правам.  4.5.2.4. Одновременное внесение двух квалификационных отметок диспетчера УВД.  Если одновременно запрашиваются две квалификационные отметки диспетчера УВД, полномочный орган по выдаче свидетельств определяет применяемые требования на основе требований в отношении каждой квалификационной отметки. Эти требования, по крайней мере, соответствуют наиболее жестким требованиям по запрашиваемым квалификационным отметкам.  **4.5.3. Права обладателя квалификационных отметок**  4.5.3.1. Обладатель свидетельства диспетчера УВД с внесенными в него одной или несколькими нижеуказанными квалификационными отметками имеет следующие права:  1) квалификационная отметка диспетчера аэродрома: обеспечивать или контролировать обеспечение аэродромного диспетчерского обслуживания на том аэродроме, для использования на котором выдана данная квалификационная отметка;  2) квалификационная отметка диспетчера подхода: обеспечивать или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода на аэродроме или аэродромах, для использования на которых выдана данная квалификационная отметка, в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, находящегося под юрисдикцией диспетчерского органа, обеспечивающего диспетчерское обслуживание подхода;  3) квалификационная отметка диспетчера подхода с использованием средств наблюдения: обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием радиолокатора или другой системы обзора на аэродроме или аэродромах, для использования на которых выдана данная квалификационная отметка, в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, находящегося под юрисдикцией диспетчерского органа, обеспечивающего диспетчерское обслуживание подхода;  а) при условии соблюдения требований п.4.5.2.2.1 в) указанные права включают обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием обзорного радиолокатора;  4) квалификационная отметка диспетчера посадочного радиолокатора: обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием посадочного радиолокатора на аэродроме, для использования на котором выдана данная квалификационная отметка;  5) квалификационная отметка диспетчера района УВД: обеспечивать и/или контролировать обеспечение районного диспетчерского обслуживания в пределах диспетчерского района или части этого диспетчерского района, для использования в котором выдана данная квалификационная отметка;  6) квалификационная отметка диспетчера района УВД с использованием средств наблюдения: обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания района УВД с использованием радиолокатора в пределах воздушного пространства или его части, для использования в котором выдана данная квалификационная отметка.  4.5.3.2. До осуществления прав, указанных в п.4.5.3.1, обладатель свидетельства знакомится со всей необходимой последней информацией.  4.5.3.3. Обладатель свидетельства диспетчера УВД не допускается к осуществлению подготовки персонала в эксплуатационных условиях, если такой обладатель не получил надлежащего разрешения от органа гражданской авиации.  4.5.3.4. Действительность квалификационных отметок.  Квалификационная отметка теряет силу, если диспетчер УВД не осуществляет права, предусмотренные квалификационной отметкой, в течение 6 месяцев. Отметка остается недействительной до тех пор, пока вновь не будет установлена способность диспетчера осуществлять права, предусмотренные квалификационной отметкой.  **4.5.4. Требования к выдаче квалификационной отметки диспетчера**  **УВД-инструктора**  4.5.4.1. Знания. Кандидат прошел соответствующую программу подготовки и отвечает требованиям к знаниям, предъявляемым при получении свидетельства диспетчера УВД, и продемонстрировал уровень знаний в следующих областях:  1) методика практического обучения;  2) оценка успеваемости обучаемых по тем предметам, по которым осуществляется подготовка;  3) процесс усвоения материала;  4) элементы эффективного обучения;  5) оценка и проверка знаний обучаемых, теория обучения;  6) разработка программы подготовки;  7) планирование урока;  8) методика аудиторного обучения;  9) использование учебных пособий, включая при необходимости тренажеры;  10) анализ и исправление ошибок обучаемых;  11) возможности человека применительно к обучению, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;  12) опасность, связанная с имитацией выхода из строя средств и оборудования УВД.  4.5.4.2. Умения. Кандидат продемонстрировал способность обучать в тех областях, в которых он намерен проводить обучение, и на тех видах средств и оборудования УВД, по которым предусматривается осуществление прав диспетчера УВД-инструктора, включая, в соответствующих случаях, инструктаж, разбор ошибок и подготовку к обучению.  4.5.4.3. Опыт. Кандидат отвечает требованиям к опыту, предъявляемым при получении свидетельства диспетчера УВД.  4.5.4.4. Практическая подготовка. Под контролем уполномоченного диспетчера УВД-инструктора кандидат:  1) прошел программу подготовки по методике обучения, включая демонстрацию операций, методы практического обучения, распознавание и исправление наиболее распространенных ошибок обучаемых, и  2) применял на практике методику осуществления УВД, по которой он намерен проводить обучение.  **4.5.5. Права обладателя квалификационной отметки**  4.5.5.1. Обладатель квалификационной отметки диспетчера УВД-инструктора имеет право:  1) контролировать самостоятельное УВД диспетчеров-курсантов (диспетчеров-стажеров); и  2) проводить обучение, необходимое для выдачи свидетельства диспетчера УВД, внесения квалификационной отметки диспетчера УВД и квалификационной отметки диспетчера УВД-инструктора, при условии, что диспетчер УВД-инструктор имеет:  - свидетельство и квалификационную отметку о праве проводить подготовку по соответствующей категории квалификационной отметки диспетчера УВД, и которые необходимы для выполнения функций диспетчера УВД, по которому ведется обучение;  - имеет права диспетчера УВД-инструктора, подтвержденные отметкой в свидетельстве.  **4.6. СВИДЕТЕЛЬСТВО СОТРУДНИКА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ/ ПОЛЕТНОГО ДИСПЕТЧЕРА**  **4.6.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства**  4.6.1.1. Возраст.  Кандидат не моложе 21 года.  4.6.1.2. Знания.  Кандидат прошел соответствующую программу подготовки и продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства сотрудника по обеспечению полетов, по крайней мере, в следующих областях:    Воздушное право    1) правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства сотрудника по обеспечению полетов; соответствующие правила и процедуры обслуживания воздушного движения;    Общие знания по воздушным судам    2) принципы работы силовых установок самолетов, систем и приборного оборудования;  3) эксплуатационные ограничения самолетов и силовых установок;  4) перечень минимального оборудования;    Расчет летных характеристик, процедуры планирования и загрузка    5) влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушных судов; расчеты массы и центровки;  6) оперативное планирование полета; расчеты расхода топлива и продолжительности полета по топливу; процедуры выбора запасного аэропорта; управление крейсерским полетом по маршруту; увеличенная дальность полета;  7) подготовка и представление планов полета для целей ОВД;  8) основные принципы систем планирования с помощью компьютеров;    Возможности человека    9) возможности человека применительно к обязанностям полетного диспетчера;    Метеорология    10) авиационная метеорология; перемещение областей низкого и высокого давления; структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полета по маршруту и посадки;  11) понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; коды и сокращения; правила получения и использование метеорологической информации;    Навигация    12) принципы аэронавигации и особенно правила выполнения полета по приборам;    Эксплуатационные правила    13) пользование аэронавигационной документацией;  14) эксплуатационные процедуры перевозки обычных и опасных грузов;  15) процедуры, касающиеся авиационных происшествий и инцидентов; правила полетов в аварийной ситуации;  16) процедуры, связанные с актами незаконного вмешательства и диверсиями в отношении воздушных судов;    Принципы полета    17) принципы полета, относящиеся к соответствующей категории воздушного судна;    Радиосвязь    18) правила ведения связи с воздушными судами и соответствующими наземными станциями.  4.6.1.3. Опыт.  4.6.1.3.1. Кандидат приобрел следующий опыт:  а) проработал в общей сложности два года на какой-либо одной или нескольких (в любом сочетании) должностях, указанных ниже, при условии, что при любом сочетании опыта период работы в любой из перечисленных ниже должностей составляет не менее одного года:  1) член летного экипажа воздушного судна транспортной авиации; или  2) метеоролог в организации, обеспечивающей полеты воздушных судов транспортной авиации; или  3) диспетчер УВД или технический руководитель сотрудников по обеспечению полетов или службы производства полетов воздушных судов транспортной авиации; или  4) проработал, по крайней мере, один год в качестве сотрудника, оказывающего помощь в обслуживании полетов воздушных судов транспортной авиации; или  5) успешно прошел подготовку по утвержденной программе.  4.6.1.3.2. Кандидат проработал под контролем сотрудника по обеспечению полетов не менее 90 рабочих дней на протяжении 6 мес. непосредственно перед подачей заявления.  4.6.1.4. Умения.  Кандидат продемонстрировал свою способность:  1) производить точные и приемлемые с эксплуатационной точки зрения анализ погоды на основе серий ежедневных синоптических карт и сводок погоды; обеспечивать проведение обоснованных с эксплуатационной точки зрения инструктажей об условиях погоды, преобладающих в районах конкретной воздушной трассы; прогнозировать погоду для транспортной авиации, уделяя особое внимание аэропортам назначения и запасным аэропортам;  2) определять оптимальную траекторию полета для данного участка и готовить точные, заполненные от руки и/или с помощью компьютера планы полетов; и  3) обеспечивать оперативный контроль и оказывать все прочие виды помощи при полетах в неблагоприятных метеорологических условиях в соответствии с обязанностями обладателя свидетельства сотрудника по обеспечению полетов.  **4.6.1.5. Годность по состоянию здоровья.**  Кандидат имеет медицинский документ, подтверждающий годность по состоянию здоровья.  **4.6.2. Права обладателя свидетельства**  Обладатель свидетельства сотрудника по обеспечению полетов имеет право выполнять функции сотрудника по обеспечению полетов в любом районе при условии, что он отвечает требованиям, установленным в АПКР-6.    **4.7. СВИДЕТЕЛЬСТВО ОПЕРАТОРА АВИАЦИОННОЙ**  **СТАНЦИИ**    **4.7.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства**  4.7.1.1. Для выдачи свидетельства оператора авиационной станции кандидат отвечает требованиям настоящих Правил. Лица, не имеющие свидетельства, могут выполнять функции оператора авиационной станции при условии, что государство, из которого они осуществляют связь, гарантирует, что данные лица отвечают тем же требованиям.  4.7.1.2. Возраст.  Кандидат не моложе 18 лет.  4.7.1.3. Знания.  Кандидат прошел соответствующую программу подготовки и продемонстрировал уровень знаний, который соответствует уровню, установленному для обладателя свидетельства оператора авиационной станции, по крайней мере, в следующих областях:    Общие знания    1) обслуживание воздушного движения, предоставляемое в соответствующем государстве;    Эксплуатационные правила    2) процедуры радиотелефонной связи; фразеология; сеть электросвязи;    Правила и положения    3) правила и положения, применяемые к оператору авиационной станции;    Оборудование электросвязи    4) принципы, использование и ограничения оборудования электросвязи на авиационной станции.  4.7.1.4. Опыт.  Кандидат:  (1) успешно прошел подготовку по утвержденной программе в течение 12-месячного периода, непосредственно предшествовавшего подаче заявления, и успешно проработал под контролем оператора авиационной станции, имеющего соответствующую для этого квалификационную отметку, не менее 2 мес.; или  (2) успешно проработал под контролем оператора авиационной станции, имеющего соответствующую для этого квалификационную отметку, не менее 6 мес. из 12 мес., непосредственно предшествовавших подаче заявления.  4.7.1.5. Умения.  Кандидат демонстрирует или продемонстрировал свою компетентность:  1) в эксплуатации используемого оборудования электросвязи;  2) в качественной и точной передаче и приеме радиотелефонных сообщений.  **4.7.1.6. Годность по состоянию здоровья.**  Кандидат имеет медицинский документ, подтверждающий годность по состоянию здоровья.  4.7.2. Права обладателя свидетельства  Свидетельство оператора авиационной станции дает право выполнять функции оператора на авиационной станции. До осуществления прав, предоставляемых свидетельством, его обладатель знакомится со всей необходимой последней информацией, касающейся типов оборудования и эксплуатационных правил, применяемых на данной авиационной станции.  ***Примечание.*** Данное свидетельство не предназначено для персонала AFIS.  **4.8.** **Свидетельство метеорологического персонала**  **4.8.1. Общие положения**  4.8.1.1. Свидетельство метеорологического персонала является документом, подтверждающим компетентность его владельца в области метеорологического обслуживания авиации.  Свидетельство метеорологического персонала выдается:  1. инженерам-синоптикам/инженерам-метеорологам;  2. техникам-синоптикам;  3. инженерам по эксплуатации метеорологического оборудования;  4. техникам по эксплуатации метеорологического оборудования.  4.8.1.2. Продление Свидетельства метеорологического персонала проводится каждые 3 года.  4.8.1.3. Метеорологический полномочный орган разрабатывает пакеты обязательных программ (БИП-М) для инженеров–синоптиков, (БИП-МТ) для техников-синоптиков, (БИП-МП) для инженеров по эксплуатации метеорологического оборудования, (БИП-МПТ) для техников по эксплуатации метеорологического оборудования, оценку компетентности метеорологического персонала на рабочем месте, программы стажировки молодых специалистов в рамках «Системы управления качеством метеорологического обслуживания».  Инструктивный материал содержится в документе ВМО-1083 (Всемирная метеорологическая организация) «Наставление по применению стандартов образования и подготовки кадров в области метеорологии и гидрологии» и на веб-сайте <http://www.caem.wmo.int/moodle/>.  4.8.1.4.Повышение квалификации проводится по мере необходимости, но не реже одного раза в 5 лет в течение всей трудовой деятельности работников. Периодичность прохождения специалистами повышения квалификации устанавливается руководителем метеорологического полномочного органа.  4.8.1.5.Метеорологический персонал, привлекаемый к проведению курсов переподготовки авиационных пользователей, должен обладать способностью, проводить лекции с использованием наглядной графической информации.  **4.8.2. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства инженера-синоптика/инженера-метеоролога**  4.8.2.1. Возраст.  Кандидат не моложе 21 года.  4.8.2.2. Знания.  Кандидат прошел соответствующую программу подготовки (БИП-М) и продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства инженера-синоптика/инженера-метеоролога по метеорологическому обеспечению, по крайней мере, в следующих областях:  а) основополагающие темы по математике, физике, английскому языку, коммуникации, анализу и использованию данных.  б) разделы наук об атмосфере:  1) физическая метеорология.  - состав атмосферы, излучение и оптические явления в ней;  - термодинамика и физика облаков;  - метеорология пограничного слоя;  - метеорологические наблюдения и приборное обеспечение;  - дистанционное зондирование атмосферы.  2) динамическая метеорология:  - динамика атмосферы;  - численный прогноз погоды (ЧПП).  3) синоптическая метеорология и мезомасштабная метеорология;  - погодные системы средних широт и полярных регионов;  - тропические погодные системы;  - мониторинг и наблюдения за погодой, анализ;  - оценка погоды с использованием спутниковых и радиолокационных данных;  - анализ аэросиноптических материалов;  - прогнозирование погоды;  - экстремальные погодные условия;  - синоптические процессы Средней Азии.  4) авиационная метеорология:  - влияние физических параметров атмосферы на эксплуатацию воздушных судов;  - авиационные прогнозы погоды;  - метеорологическое обеспечение полетов;  - приземные наблюдения и приборное обеспечение.  5) климатология:  - региональный климат и климат Кыргызской Республики;  - аэродромные климатологические таблицы, сводки.  в) авиационные правила Кыргызской Республики.  г) методы и средства для подготовки авиационных прогнозов погоды.  д) методы и средства для подготовки предупреждений об опасных для авиации явлениях погоды.  е) форматов и кодов, используемых для передачи прогностической продукции.  6) возможности человека:  - возможности человека, применительно к обязанностям инженера-синоптика, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок.  4.8.2.3. Опыт.  Кандидат приобрел следующий опыт:  1) окончил курс подготовки по утвержденному пакету обязательной программы для инженеров-синоптиков (БИП-М) в течение:  - 3-х месяцев на предприятии, если кандидат имеет диплом о высшем метеорологическом образовании;  - 6-ти месяцев на предприятии, если кандидат имеет диплом о высшем образовании в области физики, математики или информационных технологий.  2) окончил курс первоначальной подготовки по программе обучения.  3) проработал под контролем инженера-синоптика, имеющего соответствующую для этого квалификационную отметку, в течение 1 месяца.  4.8.2.4. Умения.  Кандидат демонстрирует или продемонстрировал свою компетентность в умении:  1) анализировать метеорологическую ситуацию и осуществлять ее непрерывный мониторинг.  2) аргументировать, с эксплуатационной точки зрения, прогнозы погоды на основе анализа аэросиноптического материала, численных методов прогнозирования, спутниковых данных и мониторинга погоды.  3) прогнозировать метеорологические явления и параметры, значимые для работы авиации.  4) предупреждать об опасных явлениях погоды.  5) обеспечивать качество метеорологической информации и обслуживания.  6) распространять метеорологическую информацию внутренним и внешним пользователям для района и воздушного пространства, входящих в зону его ответственности, принимая во внимание воздействия метеорологических явлений и параметров на авиационную деятельность и в соответствии с потребностями авиационных пользователей, международными правилами, местными процедурами и приоритетами.  4.8.1.5. Права обладателя свидетельства.  Обладатель свидетельства имеет право выполнять функции инженера-синоптика на аэродроме. До осуществления прав, предоставляемых свидетельством, его обладатель знакомится со всей необходимой последней информацией, касающейся метеорологического обслуживания авиации.  **4.8.3.** **Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства техника-синоптика**  4.8.3.1. Возраст.  Кандидат не моложе 18 лет.  4.8.3.2. Знания.  Кандидат прошел соответствующую программу подготовки (БИП-МТ) и продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства техника-синоптика, по крайней мере, в следующих областях:  1) основополагающие темы по математике, физике, английскому языку, коммуникации, анализу и использованию данных.  2) основы физической и динамической метеорологии:  - состав и строение атмосферы;  - излучение;  - атмосферное давление;  - температура воздуха;  - атмосферная влажность;  - устойчивость атмосферы;  - ветер;  - облака, осадки и грозы;  - роса, иней и туман;  - атмосферные оптические и электрические явления.  3) основы синоптической и мезомасштабной метеорологии:  - погода в конкретном районе;  - воздушные массы;  - погодные системы средних широт и полярных регионов;  - опасные явления погоды;  - системы отображения (подготовка выходных метеорологических данных);  - ключевые виды продукции и обслуживания;  - функции мониторинга и наблюдения за погодой.  4) основы климатологии:  - классификация и описание климата Кыргызской Республики;  - климатическая статистика;  - ключевые виды продукции и обслуживания.  5) методы наблюдений:  - гидрометеоры;  - облака;  - явления погоды;  - проведение наблюдений и мониторинг погоды;  - кодирование;  - использование данных наблюдений.  6) метеорологические приборы:  - размещение приборов;  - принцип действия приборов для приземных измерений;  - стандарты и контроль качества.  7) авиационные правила Кыргызской Республики.  8) возможности человека, применительно к обязанностям техника-синоптика.  4.8.3.3. Опыт.  Кандидат приобрел следующий опыт:  1) окончил курс подготовки по утвержденному пакету обязательной программы для техников-синоптиков (БИП-МТ) в течение:  - 2-х месяцев на предприятии, если кандидат имеет диплом о высшем метеорологическом образовании или среднем специальном метеорологическом образовании;  - 4-х месяцев на предприятии, если кандидат имеет диплом о высшем образовании или свидетельство о среднем образовании;  2) окончил курсы первоначальной подготовки по программе обучения;  3) проработал под контролем техника-синоптика/инженера-метеоролога, имеющего соответствующую для этого квалификационную отметку, не менее 1 месяца.  4.8.3.4. Умения.  Кандидат демонстрирует или продемонстрировал свою компетентность в умении:  1) осуществлять непрерывный мониторинг метеорологической ситуации;  2) проводить наблюдения за метеорологическими явлениями и параметрами и осуществлять их регистрацию;  3) обеспечивать качество функционирования систем и качество метеорологической информации;  4) передавать метеорологическую информацию внутренним и внешним пользователям для района и воздушного пространства, входящих в зону его ответственности, принимая во внимание воздействия метеорологических явлений и параметров на авиационную деятельность и в соответствии с потребностями авиационных пользователей, международными правилами, местными процедурами и приоритетами.  4.8.3.5. Права обладателя свидетельства.  Обладатель свидетельства имеет право выполнять функции техника-синоптика на аэродроме. До осуществления прав, предоставляемых свидетельством, его обладатель знакомится со всей необходимой последней информацией, касающейся метеорологического обслуживания авиации.  **4.8.4.** **Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства инженера по эксплуатации метеорологического оборудования**  4.8.4.1. Возраст.  Кандидат не моложе 21 года.  4.8.4.2. Знания.  Кандидат прошел соответствующую программу подготовки (БИП-МП), продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства инженера по эксплуатации метеорологического оборудования и его обязанностям, по крайней мере, в следующих областях:  1) естественные науки и общие сведения о метеорологическом оборудовании:  - основы математики;  - единицы измерения;  - фундаментальные принципы и теоретические основы физики, имеющие отношение к техническому обслуживанию метеорологического оборудования.  2) технические данные метеорологического оборудования:  - характеристики материалов и их применение при проектировании оборудования, включая принципы конструкции и функционирования системы;  - механические, электрические и электронные источники питания;  - приборное оборудование и системы индикации метеорологического оборудования.  3) техническое обслуживание метеорологического оборудования:  - работы, выполнение которых необходимо для сохранения работоспособности метеорологического оборудования; включая методы и процедуры капитального ремонта, текущего ремонта, проверки, замены, модификации или устранения дефектов конструкции метеорологического оборудования, ее компонентов и систем согласно методикам, предусмотренных в соответствующих руководствах по техническому обслуживанию и применяемых в этом случае стандартах соответствия метеорологического оборудования;  - компоненты программного обеспечения и средств коммуникации;  - применение стандартных методов для обработки, контроля качества и анализа ошибок от различных источников входных данных, данных ручных и автоматических наблюдений, данных радиолокаторов и спутников;  - формирование метеорологических данных;  - основные операции, используемые при формировании полей  метеорологических переменных, используя усвоение данных от различных датчиков и платформ;  - манипуляция и обработка метеорологических данных включает сбор, организацию, управление и хранение информации;  - способность эксплуатировать системы передачи данных;  - использование международной системы АFTN, международной  метеорологической системы телесвязи и требований Авиационных правил Кыргызской Республики – 10 «АПКР-10 Авиационная электросвязь», «Приложения 10 Авиационная электросвязь» и Технического регламента ВМО при организации такой системы;  - обеспечение работы автоматизированных метеорологических станций.  4) возможности человека:  - возможности человека, применительно к обязанностям инженера по эксплуатации метеорологического оборудования, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок.  4.8.4.3. Опыт.  Кандидат приобрел следующий опыт:  1) окончил курс подготовки по утвержденному пакету обязательной программы для инженеров по эксплуатации метеорологического оборудования (БИП-МП) в течение:  - 3-х месяцев на предприятии, если кандидат имеет диплом о высшем техническом образовании;  2) проработал под контролем инженера, имеющего соответствующую для этого квалификационную отметку, в течение 1 месяца.  4.8.4.4. Умения.  Кандидат демонстрирует или продемонстрировал свою компетентность:  1) в эксплуатации используемого метеорологического оборудования;  2) в выполнении функций, предусмотренных должностной инструкцией.  4.8.4.5. Права обладателя свидетельства.  Обладатель свидетельства имеет право выполнять функции инженера по эксплуатации метеорологического оборудования на аэродроме. До осуществления прав, предоставляемых свидетельством, его обладатель знакомится со всей необходимой последней информацией, касающейся метеорологического оборудования.  **4.8.5.** **Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства техника по эксплуатации метеорологического оборудования**  4.8.5.1. Возраст.  Кандидат не моложе 18 лет.  4.8.5.2. Знания.  Кандидат прошел соответствующую программу подготовки (БИП-МПТ), продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства техника по эксплуатации метеорологического оборудования и его обязанностям, по крайней мере, в следующих областях:  1) естественные науки и общие сведения о метеорологическом оборудовании:  - основы математики;  - единицы измерения;  - фундаментальные принципы и теоретические основы физики, имеющие отношение к техническому обслуживанию метеорологического оборудования.  2) технические данные метеорологического оборудования:  - характеристики материалов и их применение при проектировании оборудования, включая принципы конструкции и функционирования системы;  - механические, электрические и электронные источники питания;  - приборное оборудование и системы индикации метеорологического оборудования.  3) техническое обслуживание метеорологического оборудования:  - работы, выполнение которых необходимо для сохранения работоспособности метеорологического оборудования; включая методы и процедуры капитального ремонта, текущего ремонта, проверки, замены, модификации или устранения дефектов конструкции метеорологического оборудования, ее компонентов и систем согласно методикам, предусмотренных в соответствующих руководствах по техническому обслуживанию и применяемых в этом случае стандартах соответствия метеорологического оборудования;  - компоненты программного обеспечения и средств коммуникации;  - применение стандартных методов для обработки, контроля качества и анализа ошибок от различных источников входных данных, данных ручных и автоматических наблюдений, данных радиолокаторов и спутников;  - формирование метеорологических данных;  - основные операции, используемые при формировании полей  метеорологических переменных, используя усвоение данных от различных датчиков и платформ;  - манипуляция и обработка метеорологических данных включает сбор, организацию, управление и хранение информации;  - способность эксплуатировать системы передачи данных;  - использование международной системы АFTN, международной  метеорологической системы телесвязи и требований Авиационных правил Кыргызской Республики – 10 «АПКР-10 Авиационная электросвязь», «Приложения 10 Авиационная электросвязь» и Технического регламента ВМО при организации такой системы;  - обеспечение работы автоматизированных метеорологических станций.  4) возможности человека:  - возможности человека, применительно к обязанностям техника по эксплуатации метеорологического оборудования, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок.  4.8.5.3. Опыт.  Кандидат приобрел следующий опыт:  1) окончил курс подготовки по утвержденному пакету обязательной программы для техников по эксплуатации метеорологического оборудования (БИП-МПТ) в течение:  - 3-х месяцев на предприятии, если кандидат имеет диплом о среднем техническом образовании;  2) проработал под контролем инженера по эксплуатации метеорологического оборудования, имеющего соответствующую для этого квалификационную отметку, в течение 1 месяца.  4.8.5.4. Умения.  Кандидат демонстрирует или продемонстрировал свою компетентность:  1) в эксплуатации используемого метеорологического оборудования;  2) в выполнении функций, предусмотренных должностной инструкцией.  4.8.5.5. Права обладателя свидетельства.  Обладатель свидетельства имеет право выполнять функции техника по эксплуатации метеорологического оборудования на аэродроме. До осуществления прав, предоставляемых свидетельством, его обладатель знакомится со всей необходимой последней информацией, касающейся метеорологического оборудования.  **ГЛАВА 5**  **ТРЕБОВАНИЯ К СВИДЕТЕЛЬСТВАМ**    5.1. Свидетельства, выданные в соответствии с настоящими Правилами, отвечают следующим требованиям:  **5.1.1. Сведения**  5.1.1.1. Сведения, включаемые в свидетельства, обеспечивает, чтобы другие государства могли легко определить предоставляемые свидетельствами права и срок действия квалификационных отметок.  5.1.1.2. В свидетельстве содержатся следующие сведения:  I) название государства (полужирным шрифтом);  II) название свидетельства (жирным шрифтом);  III) серийный номер свидетельства, присвоенный полномочным органом по выдаче свидетельств (арабскими цифрами);  IV) фамилия, имя, отчество владельца и дата рождения (буквами латинского алфавита, если в национальном языке используется другой алфавит);  V) государство проживания владельца (по усмотрению государства);  VI) национальность владельца (гражданство);  VII) подпись владельца;  VIII) наименование органа гражданской авиации, выдавшего свидетельство, и основания, на которых выдано свидетельство;  IX) отметка, касающаяся срока действия свидетельства, и разрешения владельцу пользоваться правами, предусмотренными свидетельством;  X) подпись должностного лица, выдающего свидетельство, и дата выдачи;  XI) печать или штамп полномочного органа, выдавшего свидетельство;  XII) квалификационные отметки (категория, класс и тип воздушного судна/планера, обслуживание на аэродроме и другие подобные отметки);  XIII) отметки, касающиеся ограничений, предоставляемых прав, включая отметку о знании языка, допуске к выполнению международных полетов, авиационных спецработ, осуществлению обучения, квалификационных проверок, а также другая информация, которую требуется указывать согласно статье 39 Конвенции о международной гражданской авиации;  XIV) любые другие сведения, касающиеся свидетельства.  **5.1.2. Материал и цвет**  5.1.2.1. Используется первосортная бумага или другой подходящий материал; текст, указанный в п.5.1.1.2, печатается четко.  5.1.2.2. Если иное не диктуется техническими возможностями, то при изготовлении свидетельств используются следующие цвета:  Наименование свидетельства Цвет свидетельства Серия  1) пилота-любителя - светло-коричневый PP;  2) коммерческого пилота - светло-голубой CP;  3) линейного пилота - темно-зеленый LP;  4) пилота-планериста - розовый GP;  5) пилота свободного аэростата - фиолетовый BP;  6) штурмана - красный FN;  7) бортинженера - коричневый FE;  8) бортмеханика - коричневый FM;  9) бортрадиста - оранжевый FR;  10) бортоператора - светло-оранжевый FO;  11) бортпроводника - белый FA;  12) диспетчера УВД - желтый АС;  13) инженера - каштановый GE;  14) техника - каштановый GT;  15) члена экипажа-студента - темно-синий FS;  16) сотрудника по обеспечению полетов - светло-зеленый FP;  17) оператора авиационной станции - светло-желтый AS;  18) метеорологического персонала – бордовый АМ.  **5.1.3. Язык**  Если свидетельства выпускаются не на английском языке, свидетельство содержит перевод на английский язык, по крайней мере, пунктов I), II), VI), IX), XII), XIII) и XIV). Если разрешения, выдаваемые в соответствии с п.1.2.2.1, предоставляются не на английском языке, они содержат перевод на английский язык: названия Кыргызской Республики, срока действия разрешения и любых ограничений, которые могут быть установлены.  **5.1.4. Расположение пунктов**  Заголовки пунктов в свидетельстве единообразно пронумеровываются римскими цифрами так, чтобы в каждом свидетельстве номер при любом расположении относился к одному и тому же заголовку пункта.  ***Примечание.*** Заголовки пунктов могут располагаться в таком порядке, который наиболее удобен для органа по выдаче свидетельств.  **5.1.5. Оформление свидетельств и внесение в него записей**  5.1.5.1. Записи в свидетельство вносятся от руки четким разборчивым почерком черной тушью или пастой, без подчисток, исправлений и помарок на английском и русском языках.  5.1.5.2. Фамилия, имя, отчество, адрес и гражданство владельца (п. IV, V, VI) на английском языке записывается печатными буквами.  5.1.5.3. Даты (день, месяц и год) записывается арабскими цифрами.  5.1.5.4. Фотография владельца делается на матовой бумаге размером 4x5 см в черно-белом цвете или в цветном изображении, в фас, в темном костюме и галстуке или форменной одежде без головного убора.  5.1.5.5. Выдача квалификационных отметок заверяется печатью и подписью руководителя/заместителя руководителя органа гражданской авиации.  5.1.5.6. Квалификационная отметка о праве на полеты по ППП вносится в сокращенной форме "ППП" и включают следующее:  - ВПР в метрах;  - видимость или дальность видимости на ВПП в метрах.  **ГЛАВА 6**  **МЕДИЦИНСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПРИ ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ**    **6.1. КЛАССЫ МЕДИЦИНСКИХ ЗАКЛЮЧЕНИЙ И**  **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**    **6.1.1. Устанавливаются следующие три класса медицинских заключений:**  1) медицинское заключение первого класса;  2) медицинское заключение второго класса;  3) медицинское заключение третьего класса.  6.1.2. Кандидат на получение медицинского заключения представляет членам врачебно-летной экспертной комиссии заверенное им заявление относительно личного, семейного и наследственного анамнеза. Кандидат предупреждается о необходимости указывать как можно более полно и точно все известные кандидату сведения.  6.1.3. Член врачебно-летной экспертной комиссии сообщает полномочному органу по выдаче свидетельств о каждом отдельном случае, когда, по мнению члена комиссии, несоответствие кандидата какому-либо требованию, обозначенному или не обозначенному надлежащим номером, таково, что осуществление прав запрашиваемого или имеющегося свидетельства, вероятно, не будет угрожать безопасности полетов.  6.1.4. Требования к годности по состоянию здоровья при возобновлении медицинского заключения не отличаются от требований при первоначальном заключении.  6.1.5. Медицинское заключение подписывается председателем врачебно-летной экспертной комиссии и заверяется печатью данной врачебно-летной экспертной комиссии. Процедуры проверки состояния здоровья, порядок и периодичность медицинского обследования, а также форма медицинского заключения, выдаваемого авиационному персоналу, устанавливаются Настоящими правилами и положением, утвержденными в установленном порядке законодательством Кыргызской Республики.  ***Примечание.***  В соответствии с требованиями АПКР-2 (п.2.6.1) каждый эксплуатант/орган ОВД предпринимают меры к тому, чтобы каждый член экипажа перед первым вылетом в данный день, и, в случае органа ОВД, каждый диспетчер, занятый ОВД, перед тем, как приступить к выполнению своих обязанностей в данный день или смену прошел медицинский контроль у назначенного эксплуатантом/органом ОВД или органом гражданской авиации специалиста, имеющего соответствующую подготовку в области авиационной медицины.    **6.2. ТРЕБОВАНИЯ К МЕДИЦИНСКОМУ ЗАКЛЮЧЕНИЮ**    **6.2.1. Общие требования**  Кандидат на получение медицинского заключения, выдаваемого в соответствии с условиями п.1.2.4.1, проходит медицинское освидетельствование с учетом:  1) физического и психического состояния;  2) зрительного восприятия и цветоощущения и  3) слуха.  **6.2.2. Требования к физическому и психическому состоянию здоровья**  Кандидат на получение медицинского заключения любого класса не имеет:  1) врожденных или приобретенных аномалий, или  2) активной, скрытой, острой или хронической неспособности, или  3) ран, телесных повреждений или последствий операции, или  4) каких-либо последствий или побочного эффекта от приема любых прописанных врачом или имеющихся в открытой продаже терапевтических, диагностических или профилактических медикаментов, которые могли бы вызвать такую степень функциональной нетрудоспособности, что привело бы к нарушению безопасности полета воздушного судна или безопасности осуществления обязанностей данным лицом.  **6.2.3. Требования к проверке остроты зрения**  6.2.3.1. Применяемые методы измерения остроты зрения могут приводить к отличающимся друг от друга оценкам. Поэтому для достижения единообразия предусматривается обеспечение равноценности методов оценки.  6.2.3.2. Для оценки остроты зрения следует принимать следующее:  1) проверки остроты зрения следует проводить в условиях с уровнем освещенности, соответствующей освещенности обычного помещения (30-60 кд/кв.м);  2) остроту зрения следует измерять посредством серии колец Ландольта или аналогичных оптотипов, размещаемых на расстоянии от кандидата в зависимости от принятого способа проверки.  **6.2.4. Требования к цветоощущению**  6.2.4.1. Врачебная комиссия использует такие способы проверки, которые гарантируют надежность проверки цветоощущения.  6.2.4.2. От кандидата требуется демонстрация способности свободно различать те цвета, ощущение которых необходимо для безопасного выполнения обязанностей.  6.2.4.3. У кандидата проверяется способность правильного распознавания серии псевдоизохроматических таблиц при естественном или искусственном освещении одной и той же цветовой температуры, как, например, температура, обеспечиваемая стандартными излучениями МКО С или D65, предписываемыми Международной комиссией по освещению (МКО).  6.2.4.4. Кандидат, получивший удовлетворительную оценку согласно требованиям настоящих Правил, признается годным. Кандидат, не получивший удовлетворительной оценки согласно требованиям настоящих Правил, признается негодным, если он не в состоянии легко различать используемые в аэронавигации цвета и правильно опознавать авиационные цветные огни. Кандидаты, не отвечающие этим критериям, признаются негодными, за исключением медицинского заключения второго класса со следующим ограничением: "действительно только для полетов в дневное время".  6.2.4.4.1. К солнцезащитным очкам, используемым при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством или квалификационной отметкой, следует предъявлять требования, исключающие создание эффекта поляризации и наличие нейтральной тонировки серого цвета.  **6.2.5. Требования к проверке слуха**  6.2.5.1. Врачебная комиссия использует такие способы проверки, которые гарантируют надежность проверки слуха.  6.2.5.2. От кандидатов требуется продемонстрировать остроту слуха, достаточную для безопасного осуществления прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.  6.2.5.3. Кандидаты на получение медицинских заключений первого класса обследуются с помощью чистотонального аудиометра при первом получении заключения и не реже одного раза в пять лет до достижения возраста 40 лет, а затем не реже одного раза в два года.  6.2.5.3.1. В качестве альтернативы могут применяться другие методы, позволяющие получить аналогичные результаты.  6.2.5.4. Кандидаты на получение медицинского заключения третьего класса обследуются с помощью чистотонального аудиометра при первом получении заключения и не реже одного раза в четыре года до достижения возраста 40 лет, а затем не реже одного раза в два года.  6.2.5.4.1. В качестве альтернативы могут применяться другие методы, позволяющие получить аналогичные результаты.  6.2.5.5. Кандидатов на получение медицинского заключения второго класса следует обследовать с помощью чистотонального аудиометра при первом получении медицинского заключения, а после достижения возраста 50 лет не реже одного раза в два года.  6.2.5.6. При медицинских освидетельствованиях, помимо упомянутых в пунктах 6.2.5.3, 6.2.5.4 и 6.2.5.5, когда не проводится аудиометрия, кандидаты проходят проверку с использованием речи шепотом и разговорной речи в тихой комнате.  ***Примечание 1.*** Опорной нулевой точкой для калибровки аудиометров чистого тона является точка, указанная в соответствующих стандартах действующего издания документа Международной организации по стандартизации (ИСО) "Методы аудиометрической проверки".  ***Примечание 2.*** Для целей проверки слуха в соответствии с действующими требованиями тихой комнатой является комната, в которой интенсивность постороннего шума составляет менее 35 дБ(А).  ***Примечание 3.*** Для целей проверки слуха в соответствии с действующими требованиями интенсивность звука при средней разговорной речи на расстоянии 1 м от источника звука (нижняя губа говорящего) составляет с. 60 дБ(А), а если говорят шепотом, то с. 45 дБ(А). На расстоянии 2 м от говорящего интенсивность звука на 6 дБ(А) ниже.  ***Примечание 4.*** Инструктивный материал об освидетельствовании кандидатов, использующих слуховые аппараты, содержится в Документе ИКАО "Руководство по авиационной медицине" (Doc 8984).  **6.3. МЕДИЦИНСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПЕРВОГО КЛАССА**    **6.3.1. Выдача и возобновление заключения**  6.3.1.1. Кандидат на получение свидетельства:  (1) коммерческого пилота (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);  (2) пилота многочленного экипажа (самолет) или свидетельства линейного пилота (самолет, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы)  проходит медицинское освидетельствование для получения медицинского заключения первого класса.  6.3.1.2. Применительно к кандидатам в возрасте до 40 лет, имеющим медицинское заключение первого класса, врачебная комиссия раз в два года вправе не выполнять при медицинском освидетельствовании, те виды осмотров или обследования состояния здоровья, проведение которых не требуется в связи с отсутствием явных признаков ухудшения или несоответствия здоровья кандидата установленным требованиям, а также на основе достаточности занятий или консультаций, предоставляемых таким кандидатам, в отношении сохранения и предотвращении ухудшения состояния здоровья.  ***Примечание.*** Инструктивный материал, касающийся применения положений пункта 6.3.1.2, приводится в Документе ИКАО "Руководство по авиационной медицине" (Doc 8984).  **6.3.2. Требования к физическому и психическому состоянию здоровья**  6.3.2.1. У кандидата отсутствуют какие-либо заболевания или неспособность, которые могли бы внезапно привести либо к невозможности безопасного выполнения этим кандидатом полета, либо лишить его способности обеспечивать безопасность при выполнении обязанностей.  6.3.2.2. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:  1) органического психического расстройства;  2) психического или поведенческого расстройства, вызванного употреблением психоактивных веществ; это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ;  3) шизофрении или шизотипического или бредового расстройства;  4) аффективного расстройства;  5) невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства;  6) поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами;  7) расстройства взрослой личности или поведения, особенно если оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях;  8) умственной отсталости;  9) расстройства психического развития;  10) расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности, или  11) психического расстройства, не указанного иначе, которые могут привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые ему запрашиваемым или имеющимся свидетельством.  6.3.2.2.1. Страдающего депрессией кандидата, проходящего лечение с помощью антидепрессантов, следует признать непригодным, за исключением случаев, когда медицинский эксперт, имеющий доступ к подробным сведениям о данном лице, представляет заключение, что такое состояние кандидата не может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  ***Примечание 1.*** Инструктивный материал по оценке кандидатов, проходящих лечение с помощью антидепрессантов, содержится в Документе ИКАО "Руководство по авиационной медицине" (Doc 8984).  ***Примечание 2.*** Психические и поведенческие расстройства определены в соответствии с клиническими описаниями и диагностическими рекомендациями Всемирной организации здравоохранения, содержащимися в разделе "Классификация психических и поведенческих расстройств" документа "Международная статистическая классификация болезней и проблем, связанных со здоровьем" (10-е издание, ВОЗ, 1992).  6.3.2.3. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:  1) прогрессирующего или непрогрессирующего заболевания нервной системы, которое может отрицательно повлиять на безопасное осуществление прав, предоставляемых свидетельством и квалификационными отметками;  2) эпилепсии или  3) случаев потери сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.  6.3.2.4. У кандидата не было случаев травмы головы, последствия которых могут отрицательно повлиять на безопасное осуществление прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.3.2.5. У кандидата нет каких-либо врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, которые могут повлиять на безопасное осуществление прав, предоставляемых свидетельством и квалификационными отметками.  6.3.2.5.1. Кандидат, который перенес операцию хирургического замещения коронарной артерии, или ангиопластию (со стентом либо без него) либо другую операцию на сердце, или в истории болезни которого зарегистрирован инфаркт миокарда, или который имеет другое кардиологическое заболевание, которое может привести к утрате трудоспособности, считается непригодным, кроме случаев, когда кардиологическое состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  6.3.2.5.2. Кандидат с сердечной аритмией считается непригодным, кроме случаев, когда сердечная аритмия обследовалась и оценивалась в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что она не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  6.3.2.6. Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения.  6.3.2.6.1. Электрокардиография проводится при переосвидетельствовании кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в год.  6.3.2.6.2. Электрокардиографию следует проводить при переосвидетельствовании кандидатов в возрасте 30-50 лет не реже одного раза в два года.  ***Примечание 1.*** Целью регулярного электрокардиографического обследования является обнаружение заболевания. Оно не дает достаточных оснований для признания кандидата непригодным без проведения дальнейшего тщательного обследования сердечнососудистой системы.  ***Примечание 2.*** Инструктивный материал по проведению электрокардиографии в состоянии покоя и при нагрузке содержится в Документе ИКАО "Руководство по авиационной медицине" (Doc 8984).  6.3.2.7. Систолическое и диастолическое давление крови находится в пределах нормы.  6.3.2.7.1. Применение лекарств для снижения высокого кровяного давления приводит к признанию кандидата непригодным, за исключением тех медицинских препаратов, применение которых совместимо с безопасным осуществлением прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.3.2.8. Кровеносная система не имеет серьезных функциональных или структурных отклонений от нормы.  6.3.2.9. У кандидата отсутствуют какие-либо острые легочные заболевания, активное поражение структуры легких, средостения или плевры, которые могут вызвать появление симптомов утраты трудоспособности при работе в обычных или аварийных условиях.  6.3.2.9.1. Рентгенографию грудной клетки следует проводить как часть первоначального обследования.  ***Примечание.*** Периодическое проведение рентгенографии грудной клетки обычно не является необходимым, но может потребоваться в случаях, когда можно ожидать проявления бессимптомного легочного заболевания.  6.3.2.10. Кандидаты с хроническим обструктивным заболеванием легких признаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  6.3.2.11. Кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях, считаются непригодными.  6.3.2.11.1. Употребление лекарственных средств для лечения астмы является основанием для признания кандидата непригодным, за исключением тех лекарственных средств, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.3.2.12. Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.  6.3.2.12.1. Кандидаты с неактивными или излеченными легочными заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, могут быть признаны годными.  6.3.2.13. Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.  6.3.2.13.1. Кандидаты не имеют таких признаков грыжи, которые могут привести к потере работоспособности.  6.3.2.14. При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в какой-либо части пищеварительного тракта или его придатков, которое может вызвать потерю работоспособности в полете, в частности при любой непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными.  6.3.2.14.1. Кандидата, который перенес серьезную хирургическую операцию на желчных протоках, органах пищеварительного тракта или его придатках, вызвавшую полное или частичное удаление или функциональное нарушение одного из этих органов, следует считать непригодным на такой срок, пока медицинский эксперт, имеющий возможность детально ознакомиться с этой операцией, не вынесет заключение о том, что последствия операции не могут привести к потере трудоспособности в полете.  6.3.2.15. В случае нарушений обмена веществ, функций пищеварительного тракта или желез внутренней секреции, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками, кандидаты считаются непригодными.  6.3.2.16. Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом (диабет типа 1) считаются непригодными.  6.3.2.16.1. Кандидаты с инсулинонезависимым сахарным диабетом считаются непригодными, за исключением тех случаев, когда заболевание может удовлетворительно контролироваться с помощью только диеты или диеты в сочетании с пероральным приемом противодиабетических препаратов, применение которых совместимо с безопасным осуществлением прав, предоставляемых свидетельствами и квалификационными отметками кандидатов.  6.3.2.17. Кандидаты с заболеваниями крови и/или лимфатической системы считаются непригодными, за исключением тех случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых свидетельствами и квалификационными отметками кандидатов.  Примечание. Наличие серповидных клеток и других гемоглобинопатных признаков, как правило, не препятствует признанию кандидата пригодным.  6.3.2.18. Кандидаты с почечным или мочеполовым заболеванием считаются непригодными, за исключением тех случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что такое состояние не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.3.2.18.1. Анализ мочи является частью медицинского освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом расследуются.  6.3.2.19. При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в области почек или мочеполового тракта, в частности при непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  6.3.2.19.1. Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.  6.3.2.20. Кандидаты с серопозитивной реакцией на вирус иммунодефицита (ВИЧ) считаются непригодными, за исключением случаев, когда состояние кандидата было освидетельствовано и оценено в соответствии с наилучшей врачебной практикой, и признано, что оно не препятствующее безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  ***Примечание 1.*** Ранняя диагностика и активное лечение вызванного ВИЧ-заболевания с помощью антиретровирусной терапии улучшает общую картину заболевания и прогнозы его протекания, повышая вероятность признания кандидата годным.  ***Примечание 2.*** Инструктивный материал об освидетельствовании кандидатов с серопозитивной реакцией на вирус иммунодефицита человека (ВИЧ) содержится в Документе ИКАО "Руководство по авиационной медицине" (Doc 8984).  6.3.2.21.1. Срок пригодности кандидатов с неосложненной беременностью малой степени риска, прошедших оценку, и наблюдаемых согласно данному пункту, следует ограничивать периодом с конца 12-й до конца 26-й недели беременности.  6.3.2.22. После родов или прекращения беременности кандидату не разрешается осуществлять права, предоставляемые свидетельством, пока она не пройдет переосвидетельствование в соответствии с наилучшей медицинской практикой, и не будет признано, что она может безопасно осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством или квалификационными отметками.  6.3.2.23. Кандидат не имеет каких-либо аномалий костей, суставов, мышц, сухожилий или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  ***Примечание.*** Как правило, после любых осложнений в результате повреждений костей, суставов, мышц или сухожилий, а также при наличии некоторых анатомических дефектов требуется проводить функциональную оценку для определения годности кандидата.  6.3.2.24. Кандидат не имеет каких-либо аномалий или заболеваний уха или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.3.2.25. У кандидата не наблюдается:  1) расстройства вестибулярной функции;  2) значительной дисфункции евстахиевых труб;  3) неизлеченного прободения барабанных перепонок.  6.3.2.25.1. Одиночное сухое прободение барабанной перепонки не является основанием для признания кандидата непригодным.  6.3.2.26. У кандидата не наблюдается:  1) обструкции носоглотки; и  2) дефектов и заболеваний полости рта или верхних дыхательных путей, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.3.2.27. Кандидаты, страдающие заиканием или другими дефектами речи, достаточно серьезными для того, чтобы служить препятствием при ведении речевой связи считаются непригодными.  **6.3.3. Требования к зрительному восприятию**  6.3.3.1. Глаза и их придатки в пределах нормы. У кандидата нет острых или хронических патологических нарушений зрения, или каких-либо последствий хирургического вмешательства, или травмы глаз или их придатков, которые могут ослабить зрительную функцию в такой степени, что будут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.3.3.2. Острота зрения на большое расстояние с коррекцией или без таковой составляет 6/9 или выше на каждый глаз в отдельности, а острота бинокулярного зрения составляет 6/6 или выше. Никакие пределы не устанавливаются в отношении остроты нескорректированного зрения. Если такая острота зрения достигается только с помощью корригирующих линз, кандидат может быть признан годным при условии, что:  1) такие корригирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых запрашиваемыми или имеющимися свидетельством или квалификационными отметками, и  2) кроме того, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.  6.3.3.2.1. Для того чтобы удовлетворять этому требованию, кандидаты могут использовать контактные линзы при условии, что:  1) линзы являются монофокальными и без тонировки;  2) линзы являются достаточно толерантными;  3) при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.  6.3.3.2.2. Кандидаты со значительным нарушением рефракции используют контактные линзы или очки с линзами с высоким коэффициентом рефракции.  6.3.3.2.3. Кандидатам, у которых острота нескорректированного зрения на большое расстояние на каждый глаз ниже 6/60, требуется представлять результаты полного офтальмологического обследования до получения первого медицинского заключения и в последующем раз в пять лет.  ***Примечание 1.*** Цель требуемого офтальмологического обследования заключается в том, чтобы 1) убедиться в нормальных зрительных функциях и 2) выявить любые значительные патологические нарушения зрения.  ***Примечание 2.*** Инструктивный материал, касающийся освидетельствования кандидатов с монокулярным зрением в соответствии с п.1.2.4.9 настоящих Правил содержится в Документе ИКАО "Руководство по авиационной медицине" (Doc 8984).  6.3.3.3. Кандидаты, подвергшиеся хирургической операции, повлекшей за собой изменения характеристик рефракции глаза, признаются годными при условии отсутствия последствий, которые могут повлиять на безопасное осуществление прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.  6.3.3.4. Кандидат, использующий корригирующие линзы в соответствии с пунктом 6.3.3.2, обладает способностью чтения таблицы N 5 или ее аналога на расстоянии, выбираемом этим кандидатом в диапазоне 30-50 см, и способностью чтения таблицы N 14 или ее аналога на расстоянии 100 см. Если это требование удовлетворяется только в случае коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат может быть признан годным при условии, что такая коррекция зрения на близкое расстояние осуществляется в дополнение к коррекции линз очков, уже предусмотренной в соответствии с п.6.3.3.2; если такая коррекция не предписывается, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков для зрения на близкое расстояние. В том случае, если требуется коррекция зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что ему достаточно одной пары очков для выполнения требований, касающихся зрения на дальнее и близкое расстояния.  ***Примечание 1.*** Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия указанному выше требованию, могут потребоваться линзы без верхней полусферы, бифокальные или, возможно, монофокальные линзы, чтобы читать показания приборов и карту или руководство, находящееся в руках, а также, не снимая очков, смотреть на большое расстояние через лобовое стекло. Унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние (очки со сплошными линзами одной оптической силы, используемые для чтения) значительно снижает остроту зрения на большое расстояние и поэтому не разрешается.  ***Примечание 2.*** Во всех случаях, когда кандидату требуется получить или заменить корригирующие линзы, предполагается, что он сообщит специалисту в определении недостатков рефракции глаз и подборе очков расстояния, необходимые для считывания показаний приборов в кабине экипажа тех типов воздушных судов, на которых этому кандидату предстоит летать.  6.3.3.4.1. Если в соответствии с данным пунктом требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется для срочного использования вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.  6.3.3.5. Кандидат имеет нормальное поле зрения.  6.3.3.6. У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение.  6.3.3.6.1. Снижение остроты бинокулярного зрения, аномальная конвергенция, не нарушающая зрение на близкое расстояние, и несоосность линз, при которой фузионные характеристики исключают астенопию и диплопию, не являются причиной для дисквалификации.  **6.3.4. Требования к слуху**  6.3.4.1. Кандидат, обследованный с помощью чистотонального аудиометра, не имеет потери слуха на каждое ухо в отдельности более 35 дБ на любой из трех частот 500, 1000 или 2000 Гц или более 50 дБ на частоте 3000 Гц.  6.3.4.1.1. Кандидат с потерей слуха, превышающей указанные выше нормы, может быть признан годным при условии, что он имеет нормальную остроту слуха при шумовом фоне, воспроизводящем или имитирующем обычный шум в кабине воздушного судна, который накладывается на речь и сигналы радиомаяков.  ***Примечание 1.*** Важно, чтобы шумовой фон был репрезентативным для шума в кабине воздушного судна того типа, в отношении которого действуют свидетельство и квалификационные отметки кандидата.  ***Примечание 2.*** В речевом материале для теста в условиях шума обычно используются как авиационные тексты, так и фонетически сбалансированные слова.  6.3.4.1.2. В качестве альтернативы можно проводить практическую проверку слуха в полете в кабине экипажа воздушного судна того типа, в отношении которого действуют свидетельство и квалификационные отметки кандидата.    **6.4. МЕДИЦИНСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ ВТОРОГО КЛАССА**    **6.4.1. Выдача и возобновление заключения**  6.4.1.1. Кандидат на получение свидетельства:  - штурмана;  - бортинженера (бортмеханика);  - бортрадиста;  - бортпроводника;  - бортоператора;  - пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);  - пилота-планериста;  - пилота свободного аэростата;  проходит медицинское обследование для получения медицинского заключения второго класса.  **6.4.2. Требования к физическому и психическому состоянию здоровья**  6.4.2.1. Кандидат не имеет какой-либо болезни или неспособности, которые могут внезапно лишать этого кандидата либо способности безопасного управления воздушным судном, либо способности безопасного выполнения обязанностей.  6.4.2.2. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:  1) органического психического расстройства;  2) психического или поведенческого расстройства, вызванного употреблением психоактивных веществ; это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ;  3) шизофрении или шизотипического или бредового расстройства;  4) аффективного расстройства;  5) невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства;  6) поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами;  7) расстройства взрослой личности или поведения, особенно если оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях;  8) умственной отсталости;  9) расстройства психического развития;  10) расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности, или  11) психического расстройства, не указанного иначе, которые могут привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые ему запрашиваемым или имеющимся свидетельством.  6.4.2.2.1. Страдающего депрессией кандидата, проходящего лечение с помощью антидепрессантов, следует считать непригодным, за исключением случаев, когда медицинский эксперт, имеющий доступ к подробным сведениям о данном лице, представляет заключение, что такое состояние кандидата не может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.4.2.3. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:  1) какого-нибудь прогрессирующего или непрогрессирующего заболевания нервной системы, которое может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками;  2) эпилепсии;  3) любого нарушения сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.  6.4.2.4. У кандидата не было травм головы, последствия которых могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.4.2.5. У кандидата нет никаких врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.4.2.5.1. Кандидат, который перенес операцию хирургического замещения коронарной артерии или ангиопластию (со стентом или без него), или в истории болезни которого зарегистрирован инфаркт миокарда, или который имеет другое кардиологическое заболевание, которое может привести к утрате работоспособности, считается непригодным, кроме случаев, когда кардиологическое состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.4.2.5.2. Кандидат с сердечной аритмией считается непригодным, кроме случаев, когда сердечная аритмия обследовалась и оценивалась в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что она не может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.4.2.6. Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения кандидатам старше 40 лет.  6.4.2.6.1. Электрокардиография проводится при повторном обследовании кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в два года.  6.4.2.6.2. Электрокардиографию следует считать частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения.  Примечание. Целью регулярного электрокардиографического обследования является обнаружение заболевания. Оно не дает достаточных оснований для признания кандидата непригодным без проведения дальнейшего тщательного обследования сердечно-сосудистой системы.  6.4.2.7. Систолическое и диастолическое давление крови находится в пределах нормы.  6.4.2.7.1. В случае применения медицинских препаратов для снижения высокого кровяного давления кандидат считается непригодным; исключение составляют лишь те лекарства, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.4.2.8. Кровеносная система не имеет каких-либо серьезных функциональных или структурных аномалий.  6.4.2.9. У кандидата отсутствуют какие-либо острые легочные заболевания или какое-либо активное поражение структуры легких, средостения или плевры, которые могут привести к появлению симптомов утраты трудоспособности при работе в обычных или аварийных условиях.  6.4.2.9.1. Рентгенографию грудной клетки следует проводить как часть первоначального обследования в тех случаях, когда можно ожидать появления асимптоматического заболевания легких.  6.4.2.10. Кандидаты с хроническим обструктивным заболеванием легких считаются непригодными, за исключением случаев, когда состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  6.4.2.11. Кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях, считаются непригодными.  6.4.2.11.1. Употребление лекарственных средств для лечения астмы является основанием для признания кандидата непригодным, за исключением тех лекарственных средств, применение которых совместимо с безопасным осуществлением прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.4.2.12. Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.  6.4.2.12.1. Кандидаты с неактивными или излеченными легочными заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, могут считаться годными.  6.4.2.13. Кандидаты не имеют никаких признаков грыжи, которые могут привести к потере работоспособности.  6.4.2.13.1. Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.  6.4.2.14. При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в какой-либо части пищеварительного тракта или его придатков, которое может вызвать потерю работоспособности в полете, в частности при любой непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными.  6.4.2.14.1. Кандидата, который перенес серьезную хирургическую операцию на желчных протоках, органах пищеварительного тракта или его придатках, вызвавшую полное или частичное удаление или функциональное нарушение одного из этих органов, следует считать непригодным на такой срок, пока медицинский эксперт, имеющий возможность подробно ознакомиться с этой операцией, не вынесет заключение о том, что последствия операции не могут привести к потере работоспособности в полете.  6.4.2.15. Кандидаты с нарушениями обмена веществ, функций пищеварительного тракта или желез внутренней секреции, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками, считаются непригодными.  6.4.2.16. Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом считаются непригодными.  6.4.2.16.1. Кандидаты с инсулинонезависимым сахарным диабетом считаются непригодными, за исключением тех случаев, когда заболевание может удовлетворительно контролироваться с помощью только диеты или диеты в сочетании с пероральным приемом противодиабетических препаратов, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.4.2.17. Кандидаты с заболеваниями крови и/или лимфатической системы считаются непригодными, за исключением тех случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что такое состояние не препятствует безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  Наличие серповидных клеток и других гемоглобинопатных признаков, как правило, не препятствует признанию кандидата пригодным.  6.4.2.18. Кандидаты с серьезным почечным или мочеполовым заболеванием считаются непригодными, за исключением тех случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что такое состояние не препятствует безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.4.2.18.1. Анализ мочи является частью медицинского освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом изучаются.  6.4.2.19. При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в области почек или мочеполового тракта, в частности при непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными, за исключением случаев, когда состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  6.4.2.19.1. Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.  6.4.2.20. Кандидаты с серопозитивной реакцией на вирус иммунодефицита (ВИЧ) считаются непригодными, за исключением случаев, когда состояние кандидата было освидетельствовано и оценено в соответствии с наилучшей врачебной практикой, и признано, что оно не препятствует безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  6.4.2.21. Беременные кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда в результате акушерского обследования и постоянного медицинского наблюдения установлена неосложненная беременность малой степени риска.  6.4.2.21.1. Срок пригодности кандидатов с неосложненной беременностью малой степени риска, прошедших оценку, и наблюдаемых согласно пункту 6.4.2.21 настоящих Правил, следует ограничивать периодом с конца 12-й до конца 26-й недели беременности.  6.4.2.22. После родов или прекращения беременности кандидату не разрешается осуществлять права, предоставляемые свидетельством, пока она не пройдет переосвидетельствование в соответствии с наилучшей медицинской практикой, и не будет признано, что она может безопасно осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством и квалификационными отметками.  6.4.2.23. Кандидат не имеет каких-либо аномалий костей, суставов, мышц, сухожилий или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.4.2.24. Кандидат не имеет каких-либо аномалий или заболеваний уха или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.4.2.25. У кандидата не наблюдается:  1) нарушений вестибулярной функции;  2) значительной дисфункции евстахиевых труб;  3) неизлеченного прободения барабанных перепонок.  6.4.2.25.1. Одиночное сухое прободение барабанной перепонки не является основанием для признания кандидата непригодным.  6.4.2.26. У кандидата не наблюдается:  1) обструкции носоглотки и  2) дефектов и заболеваний полости рта или верхних дыхательных путей, которые могут препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.4.2.27. Кандидаты, страдающие заиканием или другими дефектами речи, достаточно серьезными для того, чтобы служить препятствием при ведении речевой связи, считаются непригодными.  **6.4.3. Требования к зрительному восприятию**  6.4.3.1. Глаза и их придатки в пределах нормы. У кандидата нет острых или хронических патологических нарушений зрения, или каких-либо последствий хирургического вмешательства, или травмы глаз или их придатков, которые могут ослабить зрительную функцию в такой степени, что будут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.4.3.2. Острота зрения на большое расстояние с коррекцией или без таковой составляет 6/12 или выше на каждый глаз в отдельности, а острота бинокулярного зрения составляет 6/9 или выше. Никакие пределы не устанавливаются в отношении остроты нескорректированного зрения. Если такая острота зрения достигается только с помощью корригирующих линз, кандидат может быть признан годным при условии, что:  1) такие корригирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых запрашиваемыми или имеющимися свидетельством или квалификационными отметками, и  2) кроме того, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.  6.4.3.2.1. Для того чтобы удовлетворять этому требованию, кандидаты могут использовать контактные линзы при условии, что:  1) линзы являются монофокальными и без тонировки;  2) линзы являются достаточно толерантными;  3) при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имееся пара очков с соответствующими корригирующими линзами.  ***Примечание.*** Кандидатам, использующим контактные линзы, иногда не требуется при всех повторных исследованиях измерять остроту нескорректированного зрения, если имеются сведения о выписанных им контактных линзах.  6.4.3.2.2. Кандидаты со значительным нарушением рефракции используют контактные линзы или очки с линзами с высоким коэффициентом рефракции.  Примечание. Если используются очки, то необходимы линзы с высоким коэффициентом рефракции, с тем чтобы свести к минимуму искажение поля периферического зрения.  6.4.3.2.3. Кандидатам, у которых острота нескорректированного зрения на большое расстояние на каждый глаз ниже 6/60, следует представлять результаты полного офтальмологического обследования до получения первого медицинского заключения и в последующем раз в пять лет.  ***Примечание.*** Цель требуемого офтальмологического обследования заключается в том, чтобы 1) убедиться в нормальных зрительных функциях и 2) выявить любые значительные патологические нарушения зрения.  6.4.3.3. Кандидаты, подвергшиеся хирургической операции, повлекшей за собой изменения характеристик рефракции глаза, считаются годными при условии отсутствия последствий, которые могут повлиять на безопасное осуществление прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.  6.4.3.4. Кандидат, использующий корригирующие линзы в соответствии с пунктом 6.4.3.2, обладает способностью чтения таблицы N 5 или ее аналога на расстоянии, выбираемом этим кандидатом в диапазоне 30-50 см. Если это требование удовлетворяется только в случае коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат может быть признан годным при условии, что такая коррекция зрения на близкое расстояние осуществляется в дополнение к коррекции линз очков, уже предусмотренной в соответствии с п.6.4.3.2; если такая коррекция не предписывается, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков для зрения на близкое расстояние. В том случае, если требуется коррекция зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что ему достаточно одной пары очков для выполнения требований, касающихся зрения на дальнее и близкое расстояния.  ***Примечание 1.*** Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия указанному выше требованию, могут потребоваться линзы без верхней полусферы, бифокальные или, возможно, многофокальные линзы, чтобы читать показания приборов и карту или руководство, находящееся в руках, а также, не снимая очков, смотреть на большое расстояние через лобовое стекло. Унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние (очки со сплошными линзами одной оптической силы, используемые для чтения) значительно снижает остроту зрения на большое расстояние и поэтому не разрешается.  ***Примечание 2.*** Во всех случаях, когда кандидату требуется получить или заменить корригирующие линзы, предполагается, что он сообщит специалисту в определении недостатков рефракции глаз и подборе очков расстояния, необходимые для считывания показаний приборов в кабине экипажа тех типов воздушных судов, на которых этому кандидату предстоит летать.  6.4.3.4.1. Если в соответствии с данным пунктом требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется для срочного использования вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.  6.4.3.5. Кандидат имеет нормальное поле зрения.  6.4.3.6. У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение.  6.4.3.6.1. Снижение остроты бинокулярного зрения, аномальная конвергенция, не нарушающая зрение на близкое расстояние, и несоосность линз, при которой фузионные характеристики исключают астенопию и диплопию, не являются причиной для дисквалификации.  **6.4.4. Требования к слуху**  6.4.4.1. Кандидаты, неспособные слышать на оба уха разговорную речь средней громкости в тихой комнате на расстоянии 2 м от члена врачебной комиссии, производящего обследование, стоя к нему спиной, считаются непригодными.  6.4.4.2. Если в результате обследования кандидата с помощью чистотонального аудиометра обнаружена потеря слуха на каждое ухо в отдельности более 35 дБ на любой из частот 500, 1000 или 2000 Гц или более чем 50 дБ на частоте 3000 Гц, он считается непригодным.  6.4.4.3. Кандидату, который не отвечает требованиям пп. 6.4.4.1 или 6.4.4.2, следует пройти дополнительное обследование в соответствии с п.6.3.4.1.1.    **6.5. МЕДИЦИНСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ ТРЕТЬЕГО КЛАССА**    **6.5.1. Выдача и возобновление заключения**  6.5.1.1. Кандидат на получение свидетельства диспетчера УВД проходит первоначальное медицинское обследование для получения медицинского заключения третьего класса.  **6.5.2. Требования к физическому и психическому состоянию здоровья**  6.5.2.1. У кандидата отсутствуют какие-либо заболевания или недостатки, которые могут внезапно лишать этого кандидата способности безопасно выполнять обязанности.  6.5.2.2. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:  1) органического психического расстройства;  2) психического или поведенческого расстройства, вызванного использованием психоактивных веществ; это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ;  3) шизофрении или шизотипического или бредового расстройства;  4) аффективного расстройства;  5) невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства;  6) поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами;  7) расстройства взрослой личности или поведения, особенно если оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях;  8) умственной отсталости;  9) расстройства психического развития;  10) расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности, или  11) психического расстройства, не указанного иначе, которые могут привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые ему запрашиваемым или имеющимся свидетельством.  6.5.2.2.1. Страдающего депрессией кандидата, проходящего лечение с помощью антидепрессантов, следует считать непригодным, за исключением случаев, когда медицинский эксперт, имеющий доступ к подробным сведениям о данном лице, представляет заключение, что такое состояние кандидата не может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.5.2.3. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:  1) какого-либо прогрессирующего или непрогрессирующего заболевания нервной системы, которое может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками;  2) эпилепсии или  3) любого нарушения сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.  6.5.2.4. У кандидата не было травм головы, последствия которых могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.5.2.5. У кандидата нет никаких врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.5.2.5.1. Кандидат, который перенес операцию хирургического замещения коронарной артерии или ангиопластию (со стентом или без него), или в истории болезни которого зарегистрирован инфаркт миокарда, или который имеет другое кардиологическое заболевание, которое может привести к утрате работоспособности, считается непригодным, кроме случаев, когда кардиологическое состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.5.2.5.2. Кандидат с сердечной аритмией считается непригодным, кроме случаев, когда сердечная аритмия обследовалась и оценивалась в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что она не может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.5.2.6. Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения.  6.5.2.6.1. Электрокардиография проводится при переосвидетельствовании кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в два года.  ***Примечание.*** Целью регулярного электрокардиографического обследования является обнаружение заболевания. Оно не дает достаточных оснований для признания кандидата непригодным без проведения дальнейшего тщательного обследования сердечно-сосудистой системы.  6.5.2.7. Систолическое и диастолическое давление крови находится в пределах нормы.  6.5.2.7.1. В случае применения медицинских препаратов для снижения высокого кровяного давления кандидат считается непригодным; исключение составляют лишь те лекарства, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством.  6.5.2.8. Кровеносная система не имеет каких-либо серьезных функциональных или структурных отклонений.  6.5.2.9. У кандидата отсутствуют какие-либо легочные заболевания или какое-либо активное поражение структуры легких, средостения или плевры, которые могут привести к появлению симптомов утраты трудоспособности при работе в обычных или аварийных условиях.  ***Примечание.*** Как правило, проводить рентгенографию грудной клетки необязательно, но может быть показано в тех случаях, когда можно ожидать проявления бессимптомного заболевания легких.  6.5.2.10. Кандидаты с хроническим обструктивным заболеванием легких считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  6.5.2.11. Кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях, считаются непригодными.  6.5.2.11.1. Употребление лекарственных средств для лечения астмы является основанием для признания кандидата непригодным, за исключением тех лекарственных средств, применение которых совместимо с безопасным осуществлением прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.5.2.12. Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.  6.5.2.12.1. Кандидаты с неактивными или излеченными легочными заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, могут считаться годными.  6.5.2.13. Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.  6.5.2.14. При осложнении после болезни или хирургического вмешательства в какой-либо части пищеварительного тракта или его придатков, которое может вызвать внезапную потерю работоспособности, в частности при любой непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными.  6.5.2.14.1. Кандидата, который перенес серьезную хирургическую операцию на желчных протоках, органах пищеварительного тракта или его придатках, вызвавшую полное или частичное удаление или функциональное нарушение одного из этих органов, следует считать непригодным на такой срок, пока медицинский эксперт, имеющий возможность подробно ознакомиться с этой операцией, не вынесет заключение о том, что последствия операции не могут привести к потере работоспособности.  6.5.2.15. Кандидаты с нарушениями обмена веществ, функций пищеварительного тракта или желез внутренней секреции, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками, считаются непригодными.  6.5.2.16. Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом считаются непригодными.  6.5.2.16.1. Кандидаты с инсулинонезависимым диабетом считаются непригодными, за исключением тех случаев, когда заболевание может удовлетворительно контролироваться с помощью только диеты или диеты в сочетании с пероральным приемом противодиабетических препаратов, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.5.2.17. Кандидаты с заболеванием крови и/или лимфатической системы считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что такое состояние не препятствует безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  6.5.2.18. Кандидаты с серьезным почечным или мочеполовым заболеванием считаются непригодными, за исключением тех случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что такое состояние не препятствует безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.5.2.18.1. Анализ мочи является частью медицинского освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом изучаются.  6.5.2.19. При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в области почек или мочеполового тракта, в частности при непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и оценивалось в соответствии с наилучшей медицинской практикой и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.5.2.19.1. Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.  6.5.2.20. Кандидаты с серопозитивной реакцией на вирус иммунодефицита человека (ВИЧ) считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата было освидетельствовано и оценено в соответствии с наилучшей врачебной практикой, и считается, что отсутствует вероятность препятствий безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  6.5.2.21. Беременные кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда в результате акушерского обследования и постоянного медицинского наблюдения установлена неосложненная беременность малой степени риска.  6.5.2.21.1. В период беременности следует принимать меры предосторожности, чтобы своевременно освободить диспетчера управления воздушным движением в случае преждевременного начала родовых схваток или других осложнений.  6.5.2.21.2. Срок пригодности кандидатов с неосложненной беременностью малой степени риска, прошедших оценку и наблюдаемых согласно п.6.5.2.21, следует ограничивать периодом до конца 34-й недели беременности.  6.5.2.22. После родов или прекращения беременности кандидату не разрешается осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством, пока она не пройдет переосвидетельствование в соответствии с наилучшей медицинской практикой, и не будет признано, что она может безопасно осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством и квалификационными отметками.  6.5.2.23. Кандидат не имеет каких-либо аномалий костей, суставов, мышц, сухожилий или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.5.2.24. Кандидат не имеет каких-либо аномалий или заболеваний уха или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.5.2.25. В носу, полости рта и верхних дыхательных путей не имеется никакого серьезного дефекта, а также заболевания, которое может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.5.2.26. Кандидаты, страдающие заиканием или другими дефектами речи, достаточно серьезными, чтобы служить препятствием при ведении речевой связи, считаются непригодными.  **6.5.3. Требования к зрительному восприятию**  6.5.3.1. Глаза и их придатки в пределах нормы. У кандидата нет острых или хронических патологических нарушений зрения, или каких-либо последствий хирургического вмешательства, или травмы глаз или их придатков, которые могут ослабить зрительную функцию в такой степени, что будут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  6.5.3.2. Острота зрения на большое расстояние с коррекцией или без таковой составляет 6/9 или выше на каждый глаз в отдельности, а острота бинокулярного зрения составляет 6/6 или выше. Никакие пределы не устанавливаются в отношении остроты нескорректированного зрения. Если такая острота зрения достигается только с помощью корригирующих линз, кандидат может быть признан годным при условии, что:  1) такие корригирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых имеющимися или запрашиваемыми свидетельством или квалификационными отметками, и  2) кроме того, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.  ***Примечание.*** Считается, что кандидат, отвечающий этим положениям, продолжает отвечать им, если не предполагается обратное, в результате чего полномочный орган по выдаче свидетельств требует представить результаты офтальмологического обследования. Острота нескорректированного или скорректированного зрения, как правило, измеряется и регистрируется при всех повторных обследованиях. Условия, указывающие на необходимость получения результатов офтальмологического обследования, включают существенное снижение остроты зрения без коррекции, снижение в любой степени остроты максимально скорректированного зрения, глазные заболевания, повреждения глаз или глазную хирургию.  6.5.3.2.1. Для того чтобы удовлетворять этому требованию, кандидаты могут использовать контактные линзы при условии, что:  1) линзы являются монофокальными и без тонировки;  2) линзы являются достаточно толерантными;  3) при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имееся пара очков с соответствующими корригирующими линзами.  Примечание. Кандидатам, использующим контактные линзы, иногда не требуется при всех повторных исследованиях измерять остроту нескорректированного зрения, если имеются сведения о выписанных им контактных линзах.  6.5.3.2.2. Кандидаты со значительным нарушением рефракции используют контактные линзы или очки с линзами с высоким коэффициентом рефракции.  ***Примечание.*** Если используются очки, то необходимы линзы с высоким коэффициентом рефракции, с тем чтобы свести к минимуму искажение поля периферического зрения.  6.5.3.2.3. Кандидатам, у которых острота нескорректированного зрения на большое расстояние на каждый глаз ниже 6/60, требуется представлять результаты полного офтальмологического обследования до получения первого медицинского заключения и в последующем - раз в пять лет.  ***Примечание 1.*** Цель требуемого офтальмологического обследования заключается в том, чтобы 1) убедиться в нормальных зрительных функциях и 2) выявить любые значительные патологические нарушения зрения.  ***Примечание 2.*** Инструктивный материал, касающийся освидетельствования кандидатов с монокулярным зрением в соответствии с положениями п.1.2.4.9, содержится в Документе ИКАО "Руководство по авиационной медицине" (Doc 8984).  6.5.3.3. Кандидаты, подвергшиеся хирургической операции, повлекшей за собой изменения характеристик рефракции глаза, признаются годными при условии отсутствия последствий, которые могут повлиять на безопасное осуществление прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.  6.5.3.4. Кандидат, использующий корригирующие линзы в соответствии с п.6.5.3.2, обладает способностью чтения таблицы N 5 или ее аналога на расстоянии, выбираемом этим кандидатом в диапазоне 30-50 см, и способностью чтения таблицы N 14 или ее аналога на расстоянии 100 см. Если это требование удовлетворяется только в случае коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат может быть признан годным при условии, что такая коррекция зрения на близкое расстояние осуществляется в дополнение к коррекции линз очков, уже предусмотренной в соответствии с п.6.5.3.2; если такая коррекция не предписывается, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков для зрения на близкое расстояние. В том случае, если требуется коррекция зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что ему достаточно одной пары очков для выполнения требований, касающихся зрения на дальнее и близкое расстояния.  ***Примечание 1.*** Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия указанному выше требованию, могут потребоваться линзы без верхней полусферы, бифокальные или, возможно, многофокальные линзы, чтобы читать показания экранов индикаторов РЛС, приборов визуальной индикации, а также рукописный или напечатанный материал и, не снимая очков, смотреть на большое расстояние через окна. Унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние (очки со сплошными линзами одной оптической силы, используемые для чтения) может быть приемлема для некоторых обязанностей диспетчера УВД. Однако унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние значительно снижает остроту зрения на большое расстояние.  ***Примечание 2.*** Во всех случаях, когда кандидату требуется получить или заменить корригирующие линзы, предполагается, что он сообщит специалисту в определении недостатков рефракции глаз и подборе очков расстояния, необходимые этому кандидату для выполнения возможных функций по управлению воздушным движением.  6.5.3.4.1. Если в соответствии с данным пунктом требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется для срочного использования вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.  6.6.3.5. Кандидат имеет нормальное поле зрения.  6.5.3.6. У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение.  6.5.3.6.1. Снижение остроты бинокулярного зрения, аномальная конвергенция, не нарушающая зрение на близкое расстояние, и несоосность линз, при которой фузионные характеристики исключают астенопию и диплопию, не являются причиной для дисквалификации.  **6.5.4. Требования к слуху**  6.5.4.1. Кандидат, обследованный с помощью чистотонального аудиометра, не имеет потери слуха на каждое ухо в отдельности более 35 дБ на любой из трех частот 500, 1000 или 2000 Гц или более 50 дБ на частоте 3000 Гц.  6.5.4.1.1. Кандидат с потерей слуха, превышающей указанные выше нормы, может быть признан годным при условии, что он имеет нормальную остроту слуха при шумовом фоне, воспроизводящем или имитирующем обычный шум на рабочем месте диспетчера УВД.  ***Примечание 1.*** Частотный спектр постороннего шума определяется только в той мере, насколько достаточно представлен диапазон частот от 600 до 4800 Гц (речевой диапазон частот).  ***Примечание 2.*** В речевом материале для текста в условиях шума обычно используются как авиационные тексты, так и фонетически сбалансированные слова.  6.5.4.1.2. В качестве альтернативы можно проводить практическую проверку слуха в условиях работы органа управления воздушным движением, репрезентативных для условий, в которых может использоваться кандидат в соответствии с имеющимися у него действительным свидетельством и квалификационными отметками.  **6.6. МЕДИЦИНСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦРАБОТ**  6.6.1. Медицинское заключение кандидату, которому подлежит применение своего свидетельства для выполнения авиационных спецработ, выдается в соответствии с требованиями настоящих Правил. При этом медицинское освидетельствование для выдачи такого медицинского заключения также включает установление того, что здоровье кандидата позволяет безопасно выполнять им данный вид авиационных спецработ с применением данных видов опасных для здоровья человека веществ, жидкостей или других субстанций.  6.6.2. В медицинском заключении, выданном для применения свидетельства при выполнении авиационных спецработ с использованием опасных для здоровья человека веществ жидкостей или других субстанций, врачебная комиссия указывает перечень веществ, жидкостей или субстанций, применение которых разрешается и/или не разрешается данному обладателю свидетельства.  **6.7. ПСИХОЛОГИЧЕСКОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ**  6.7.1. В отношении кандидатов на получение свидетельства членов экипажа и диспетчера УВД следует проводить психологическое обследование при первом поступлении на обучение по специальности, а также в случаях, когда это требуется по клиническим показаниям.  6.7.1.1. Психологическое обследование следует проводить в форме соответствующего тестирования.  6.7.1.2. Психологическое обследование кандидатов, которым были введены препараты для расширения зрачков, проводится не ранее чем через три дня после введения такого препарата, за исключением тех случаев, когда воздействие такого препарата полностью прекратилось ранее этого срока.  6.7.2. Когда обладателями свидетельства члена лётного экипажа являются лица 40 лет и старше, диспетчера Управления воздушного движения в 45 лет и старше, психологическое обследование проводится при очередном освидетельствовании.  **6.8. МЕДИЦИНСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРЫЖКОВ С ПАРАШЮТОМ**  6.8.1. Когда это требуется условиями обучения или применения свидетельства авиационного персонала, врачебной комиссии следует определять годность кандидата к выполнению прыжков с парашютом по результатам проведения соответствующего медицинского обследования, которое позволяет установить, что здоровье кандидата не препятствует безопасному выполнению таких прыжков. | **ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ И ОБЩИЕ ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ**  **§1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ**  **Авиационное исследование -** изучение авиационной проблемы с целью определения возможных решений и выбора приемлемого решения без снижения уровня безопасности полетов.  **Адаптированная модель квалификационных требований** *-*совокупность квалификационных требований, включая их описание и критерии эффективности, основана на квалификационных рамках ИКАО и используется организацией для разработки системы подготовки и оценки специалистов конкретных категорий.  **Аннулирование** - это процедура, при которой Орган гражданской авиации Кыргызской Республики принимает решение о прекращении действия документа, права и/или договора, приводящее к утрате юридической силы без возможности восстановления. Аннулирование может быть вызвано нарушением условий, выявлением недействительности документа или иными причинами, предусмотренными законодательством.  Примечание 1. В рамках настоящих Правил это определение относится к свидетельствам специалиста гражданской авиации, квалификационным (особым) отметкам, допускам, сертификатам и другим документам, связанным с поддержанием приемлемого уровня безопасности полётов.  Примечание 2. В рамках настоящих Правил это определение относится к авиационным учебным заведениям, авиационным медицинским заведениям, связанным с подготовкой и медицинским освидетельствованием авиационного персонала гражданской авиации Кыргызской Республики.  **Аэростат**-воздушное судно легче воздуха, не приводимое в движение силовой установкой.  Примечание. В рамках настоящих Правил это определение относится к свободным аэростатам.  **Бортовое электронное оборудование** - термин, обозначающий любое электронное устройство, включая его электрическую часть, предназначенное для использования на борту воздушного судна, в том числе радиооборудование, система автоматического управления полетом и приборное оборудование.  Беспилотный летательный аппарат (БПЛА) – летательный аппарат, выполняющий полёт без пилота (экипажа) на борту, управляемый оператором дистанционно или автоматически по заданной программе, либо сочетанием указанных способов.  **Вертолёт** -воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.  **Вид воздушных судов** -классификация воздушных судов на основе установленных основных характеристик, например, самолет, планер, вертолет, свободный аэростат.  **Винтокрыл** -летательный аппарат тяжелее воздуха, приводимый в движение силовой установкой и поддерживаемый в полете за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами.  **Воздушное судно** -любой летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности или водной поверхности.  **Воздушное судно, для эксплуатации которого требуется второй пилот** -тип воздушного судна, для эксплуатации которого требуется второй пилот, как определено в сертификате типа или сертификате эксплуатанта.  **Воздушное судно, сертифицированное для полетов с одним пилотом** -тип воздушного судна, которое по решению государства регистрации, принятому во время сертификации, может безопасно эксплуатироваться одним пилотом.  **Воздушное судно с системой увеличения подъемной силы** -это воздушное судно тяжелее воздуха, способное выполнять вертикальный взлет и посадку, а также полет на малой скорости. Основной подъемной силой на этих режимах обеспечивают механизация крыла, приводимая в действие двигателем, или тягой двигателя. Для выполнения горизонтального полета используются не вращающиеся аэродинамические поверхности, создающие подъемную силу.  **Внешний командир воздушного судна** -внешний пилот, назначенный эксплуатантом для выполнения функций командира БПЛА и ответственный за безопасное выполнение полета.  **Внешний пилот** -лицо, которому поручено эксплуатантом выполнять необходимые обязанности по выполнению полета БПЛА и которое манипулирует соответствующими органами управления в течение времени полета.  **Возможности человека -** способности человека и пределы его физиологических возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности.  Восстановление действия **-** это процедура, при которой Орган гражданской авиации Кыргызской Республики отменяет ранее наложенное ограничение или приостановку, после выполнения необходимых условий, приведших к ограничениям и приостановке.  Примечание 1. В рамках настоящих Правил это определение относится к свидетельствам специалиста гражданской авиации, квалификационным (особым) отметкам, допускам, сертификатам и другим документам, связанным с поддержанием приемлемого уровня безопасности полётов.  Примечание 2. В рамках настоящих Правил это определение относится к авиационным учебным заведениям, авиационным медицинским заведениям, связанным с подготовкой и медицинским освидетельствованием авиационного персонала гражданской авиации Кыргызской Республики.  **Время наземной тренировки по приборам** -время, в течение которого пилот отрабатывает на земле имитируемый полет по приборам на тренажерном устройстве имитации полета, утвержденном полномочным органом по выдаче свидетельств.  **Время полета (налет) по приборам** - это время, в течение которого пилот управляет воздушным судном или внешний пилот управляет БПЛА исключительно по приборам, без использования внешних ориентиров.  **Время полета планера** -общее время нахождения в полете на буксире или без буксира с момента начала движения планера при взлете и до момента его остановки по окончании полета.  **Восстановление квалификационного допуска или разрешения** –  административное действие, выполняемое после истечения срока действия допуска или разрешения, которое восстанавливает права на этот допуск или разрешение на определенный период при выполнении необходимых требований.  **Второй внешний пилот** -имеющий свидетельство внешний пилот, который выполняет любые функции пилота, кроме функции внешнего командира воздушного судна; исключение составляет внешний пилот, находящийся на пункте дистанционного пилотирования (ПДП) исключительно с целью прохождения летной подготовки.  **Второй пилот** -имеющий свидетельство пилот, который выполняет любые функции пилота, кроме функций командира воздушного судна; исключение составляет пилот, находящийся на борту воздушного судна исключительно с целью прохождения летной подготовки.  **Выдача и признание свидетельств авиационного персонала:**  **Выдача свидетельства** – выдача свидетельства авиационному персоналу, прошедшему подготовку по утвержденной программе и продемонстрировавшему соответствующие знания, навыки и опыт.  **Конверсия свидетельства** – выдача свидетельства на основании свидетельства, выданного компетентным авиационным органом иностранного государства, с учетом соответствия установленным национальным требованиям.  **Признание свидетельства** – придание юридической силы свидетельству, выданному компетентным авиационным органом иностранного государства, для его легитимного использования в области гражданской авиации Кыргызской Республики.  **Государственная программа по безопасности** полетов -единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов.  **Государственная авиация** - авиация, находящаяся в ведении уполномоченного государственного органа Кыргызской Республики и используемая для осуществления государственной деятельности в целях национальной и экономической безопасности, защиты суверенитета, обороны, безопасности населения, охраны конституционного строя и общественного порядка.  **Государственные воздушные суда** - воздушные суда, не включенные в Государственный реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики, состоящие на учете или включенные в реестры воздушных судов государственных органов Кыргызской Республики;  **Дирижабль** -летательный аппарат легче воздуха, приводимый в движение силовой установкой.  **Диспетчер ОВД с квалификационной отметкой в свидетельстве** -диспетчер ОВД, имеющий свидетельство и действительные квалификационные отметки, соответствующие осуществляемым им правам.  Единица компетенции **–** это отдельная функция, включающая ряд элементов компетенции.  Зачёт **-** это форма оценки знаний, навыков или умений, при которой кандидат подтверждает успешное освоение учебного материала без выставления конкретной оценки.  **Значительные** -в контексте медицинских положений главы 6 слово "значительные" означает такую степень или такой характер отклонения, которые могут угрожать безопасности полета.  **Иностранное воздушное судно** - воздушное судно, зарегистрированное в реестре воздушных судов иностранного государства.  **Иностранный эксплуатант воздушного судна** - лицо, имеющее действующий сертификат эксплуатанта воздушных судов, выданный иностранным государством.  Категория воздушного судна - категоризация воздушных судов в соответствии с установленными основными характеристиками, например, самолет, воздушное судно с энергетической системой увеличения подъемной силы, вертолет, дирижабль, планер, свободный аэростат.  **Квалификационная отметка -** запись, сделанная в свидетельстве или неотъемлемых его частях, в которой указываются особые условия, права или ограничения, относящиеся к этому свидетельству.  **Квалификация** -сочетание умений, знаний и установок, требуемых для выполнения задачи на предписанном уровне.  **Квалификационный блок** - это отдельная функция, включающая ряд квалификационных элементов.  **Квалификационный элемент** -действие, представляющее собой задачу, которая имеет инициирующее событие и завершающее событие, четко определяющее ее границы и наблюдаемый результат.  **Класс самолёта** - категоризация самолетов с одним пилотом, в отношении которых не требуется квалификационная отметка типа.  **Командир воздушного судна** -пилот, назначенный эксплуатантом или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета.  **Командир воздушного судна под наблюдением (PIC/US)** -второй пилот, выполняющий под наблюдением командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна, включая командира воздушного судна – стажёра, выполняющего такие обязанности и функции под контролем уполномоченного пилота-инструктора или назначенного для этой цели командира воздушного судна.  **Коммерческая воздушная перевозка** -полет воздушного судна для перевозки пассажиров, грузов или почты за плату или по найму.  **Компетентностные рамки ИКАО** -разработанные ИКАО компетентностные рамки, представляющие собой отобранную группу квалификационных требований для данной авиационной дисциплины. Каждому квалификационному требованию соответствуют описание и наблюдаемые действия.  **Компетентность** -измерение возможностей человека, используемое для достоверного прогнозирования успешного выполнения конкретной работы. Компетентность проявляется и наблюдается через действия, которые мобилизуют соответствующие знания, навыки и установки на осуществление деятельности или выполнение задач при определенных условиях.  **Комплексный пилотажный тренажер**.  **Тренажер** -любой из следующих трех видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полета:  1) **Лётный тренажер**, который обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна, позволяющее имитировать реальные функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем управления, обычную для членов летного экипажа обстановку и летные характеристики данного типа воздушного судна;  2) **Пилотажный тренажер**, который обеспечивает реальное воспроизведение обстановки в кабине экипажа и имитирует показания приборов, простые функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, а также летно-технические характеристики воздушных судов определенного класса;  3) **Приборный тренажер**, который оборудован соответствующими приборами и который имитирует обстановку в кабине экипажа, аналогичную обстановке во время полета воздушного судна по приборам.  **Контроль ошибок** -процесс обнаружения ошибок и реагирования на них с помощью контрмер, которые уменьшают или устраняют последствия ошибок и снижают вероятность ошибок или нежелательных состояний.  **Контроль факторов угрозы** -процесс обнаружения угроз и реагирования на них с помощью контрмер, которые уменьшают или устраняют последствия угроз и снижают вероятность ошибок или нежелательных состояний.  **Критерии эффективности** -заключения, используемые для оценки того, достигнуты ли требуемые уровни эффективности для данной компетентности. Критерии эффективности включают наблюдаемые действия, условие(я) и стандарт компетентности.  **Лётная проверка** -процесс определения уровня профессиональной подготовки лиц летного состава при выполнении ими задания на полет.  **Лётное мастерство** -постоянное принятие правильных решений с использованием глубоких знаний, навыков и установок для выполнения целей полета.  **Лётный состав экипажа** - это лица, обладающие действующим свидетельством летного состава, а также необходимой подготовкой и опытом для управления воздушным судном данного типа или его оборудованием. В состав лётного состава могут входить пилоты, штурманы, бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты, а также бортоператоры (если это предусмотрено судовой документацией воздушного судна).  **Лёгкое воздушное судно** - воздушное судно с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 750 килограммов и до 5700 килограммов, включая вертолет с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 3175 килограммов  **Линия С2** - линия передачи данных между БПЛА и пунктом дистанционного управления.  **Медицинское освидетельствование** - это комплекс медицинских обследований, проводимых с целью определения психического и физического соответствия состояния здоровья кандидата установленным требованиям для получения медицинского заключения соответствующего класса.  **Медицинский эксперт** - это врач, назначенный полномочным органом гражданской авиации Кыргызской Республики для выдачи свидетельств. Он обладает квалификацией и опытом практической работы в авиационной медицине, а также специализируется на определении и оценке медицинских показаний, которые могут влиять на безопасность полетов.  **Медицинское заключение (медицинский сертификат)** -документ, который является доказательством того, что Орган гражданской авиации Кыргызской Республики подтверждает соответствие обладателя свидетельства требованиям, предъявляемым к годности по состоянию здоровья.  **Метеоролог (инженер-синоптик/инженер-метеоролог)** - это специалист, успешно завершивший обучение на университетском уровне по пакету обязательных программ для метеорологов (БИП-М), которые содержат требования, предъявляемые к метеорологу.  **Метеорологическое наблюдение** -оценка одного или измерение одного, или нескольких метеорологических элементов  **Метеорологический прогноз (Прогноз)** - изложение ожидаемых метеорологических условий, на определенный срок или период времени для определенного района или части воздушного пространства.  **Могут привести** -в контексте медицинских положений главы 6 настоящих Правил выражение "могут привести" означает вероятность наступления нетрудоспособности, которую уполномоченный медицинский эксперт считает неприемлемой.  **Мониторинг -** процесс умственного сравнения, фактического и ожидаемого состояний.  **Наблюдаемые действия (НД)** **-** определенный набор связанных с выполнением должностных обязанностей действий, которые можно наблюдать и которые могут или не могут поддаваться измерению.  Налёт с инструктором - полётное время, в течение которого лицо проходит лётную подготовку на борту воздушного судна под руководством пилота-инструктора, имеющего соответствующее свидетельство, или под руководством внешнего пилота-инструктора с соответствующим свидетельством, с использованием дистанционно управляемого БПЛА в ходе полета.  **Ночь** -период времени между концом вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек или иной такой период между заходом и восходом солнца, который может быть установлен соответствующим полномочным органом гражданской авиации.  **Обнаружение и предотвращение** -способность видеть, воспринимать или обнаруживать находящиеся поблизости воздушные суда или другие опасности и предпринимать надлежащие действия.  **Обслуживание ОВД на основе наблюдения** -термин, используемый в отношении одного из видов обслуживания, обеспечиваемого непосредственно с помощью системы наблюдения ОВД.  **Организация гражданской авиации** - юридическое лицо, предоставляющее услуги в сфере гражданской авиации, соответствующее установленным требованиям и ответственное за выполнение авиационных правил и норм Кыргызской Республики.  **Освобождение** - временное разрешение на отклонение от выполнения конкретных требований, предоставляемое на ограниченный срок при невозможности их полного выполнения, с условием принятия мер для обеспечения безопасности полетов.  **Официальное медицинское заключение** -сделанное применительно к конкретному случаю одним или несколькими медицинскими экспертами заключение, приемлемое для полномочного Органа гражданской авиации Кыргызской Республики по выдаче свидетельств, с привлечением при необходимости специалистов по производству полетов или других экспертов.  **Ошибка** -действие или бездействие члена эксплуатационного персонала, которое приводит к отступлению от намерений или ожиданий организации, или этого члена эксплуатационного персонала.  **Орган гражданской авиации** - полномочный государственный орган, регулирующий деятельность в сфере гражданской авиации.  **Передача управления** -действие, заключающееся в передаче управления полётом БПЛА, от одного пункта дистанционного пилотирования к другому.  **Пилот, осуществляющий мониторинг (PM) -** пилот, основной задачей которого является наблюдение за действиями PF по контролю и управлению траекторией полета. К дополнительным задачам PM относятся выполнение действий, не связанных с траекторией полета (радиосвязь, бортовые системы, другие действия эксплуатационного характера и т. д.), и наблюдение за другими членами экипажа.  **Пилот, управляющий воздушным судном (PF**) -пилот, основной задачей которого является осуществление контроля и управления траекторией полета. К дополнительным задачам PF относятся выполнение действий, не связанных с траекторией полета (радиосвязь, бортовые системы, другие действия эксплуатационного характера и т.д.), и наблюдение за другими членами экипажа.  **Пилотировать** -манипулировать органами управления воздушного судна в течение полетного времени.  **Планер** -воздушное судно тяжелее воздуха, не приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.  **План полета** -сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемые органам обслуживания воздушного движения.  Примечание. Перед термином "план полета" могут употребляться слова "предварительный", "представленный", "текущий", или "рабочий" для обозначения условий и различных этапов полета.  **Подготовка и оценка, основанные на компетенциях** - это процесс, характеризующийся ориентацией на результаты, особым вниманием к стандартам эффективности выполнения операций и их измерению, а также разработкой учебного курса на основе установленных стандартов эффективности.  **Подготовка по утвержденной программе** - это обучение членов летного экипажа, внешнего летного экипажа и диспетчеров ОВД, проводимое в утвержденной учебной организации согласно утвержденной программе.  Примечание. Подготовка по утвержденной программе, относится, главным образом, к подготовке для выдачи свидетельства или квалификационной отметки.  Она не предполагает подготовки по утверждённой программе, которая может требоваться диспетчерам по обслуживанию воздушного движения, лётным экипажам или внешним лётным экипажам для поддержания квалификации или получения эксплуатационного допуска после первоначальной выдачи свидетельства или квалификационной отметки.  **Подписание свидетельства о техническом обслуживании** - это удостоверение того, что работа по техническому обслуживанию выполнена удовлетворительно и соответствует соответствующим нормам летной годности. В подтверждение этого выдается свидетельство о техническом обслуживании, упоминаемое в АПКР-6 (если свидетельство не выдается утвержденной организацией по техническому обслуживанию) или АПКР-8 (если свидетельство выдается утвержденной организацией по техническому обслуживанию).  **Полетное время; время полета (вертолеты)** -общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолета до момента полной остановки вертолета по окончании полета и прекращения вращения лопастей несущих винтов.  **Полетное время; время полета (БПЛА)** - общее время с момента установления линии С2 между пунктом дистанционного пилотирования (ПДП) и БПЛА с целью выполнения взлета или с момента получения внешним пилотом управления после его передачи до момента завершения внешним пилотом передачи управления или прекращения использования линии С2 между ПДП и БПЛА по окончании полета.  **Полетное время; время полета (самолеты)** -общее время с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его полной остановки по окончании полета.  Термин "полетное время; время полета" является синонимом общепринятых терминов "полное полетное время" или "время от уборки до установки колодок", которое измеряется с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его полной остановки по окончании полета.  **Полет по маршруту** *-*полет из пункта отправления в пункт прибытия по маршруту с использованием стандартных навигационных процедур.  **Полномочный орган по выдаче свидетельств** *-*полномочный орган, на который государством возложена ответственность за выдачу свидетельств авиационному персоналу.  Примечание. В положениях настоящих Правил считается, что государство возлагает на полномочный орган по выдаче свидетельств ответственность за следующее:  а) оценку подготовленности кандидата к получению свидетельства или квалификационной отметки;  б) выдачу и подтверждение свидетельств и квалификационных отметок;  в) назначение и наделение правами утвержденных лиц;  г) утверждение использования комплексных пилотажных тренажеров и выдачу разрешений на использование этих тренажеров для накопления опыта или проверки квалификации, для выдачи свидетельства или получения квалификационной отметки;  д) придание силы (признания) свидетельствам, выданным другим государством.  **Приборное время** *-*время полета по приборам или время наземной тренировки по приборам.  **Придание силы свидетельству** -действие, в результате которого Договаривающиеся государства на основании официального соглашения между ними признают и принимают свидетельства в соответствии с установленными общими правилами по выдаче свидетельств.  **Признание свидетельства** -действие, в результате которого государство вместо выдачи собственного свидетельства признает свидетельство, выданное другим государством, в качестве равноценного его собственному свидетельству.  **Приложение к свидетельству авиационного персонала -** это неотъемлемая часть свидетельства, включающая квалификационные отметки и другие сведения, действующие в пределах установленных сроков, с указанием возможных ограничений.  Приостановка действия **-** это процедура, при которой Орган гражданской авиации Кыргызской Республики принимает решение о временном прекращении действия документа, разрешения (или права) на определенный срок.  Примечание 1. В рамках настоящих Правил это определение относится к свидетельствам специалиста гражданской авиации, квалификационным (особым) отметкам, допускам, сертификатам и другим документам, связанным с поддержанием необходимого уровня безопасности полётов.  Примечание 2. В рамках настоящих Правил это определение относится к авиационным учебным заведениям, авиационным медицинским заведениям, связанным с подготовкой и медицинским освидетельствованием авиационного персонала гражданской авиации Кыргызской Республики.  **Психоактивные вещества** -алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, психостимулирующие средства, галлюциногены и летучие растворители, в то время как табак и кофеин исключены.  **Пункт дистанционного пилотирования (ПДП) -** станция внешнего пилота -элемент дистанционно пилотируемой авиационной системы, включающий оборудование, используемое для управления БПЛА.  **Самолет** -воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.  **Самостоятельный налет** *-*время полета, в течение которого пилот-студент является единственным лицом на борту воздушного судна.  **Самостоятельный налет – БПЛА** -время полета, в течение которого внешний пилот-студент управляет БПЛА самостоятельно.  **Связанное с риском употребление психоактивных веществ** -употребление авиационным персоналом одного или нескольких психоактивных веществ, что оно:   * представляет прямую опасность для употребляющего или ставит под угрозу жизнь, здоровье или благополучие других людей и/или; * создает или усугубляет проблему, или расстройство профессионального, социального, психического или физического характера.   **Сертификат учебной организации** - это документ, дающий право осуществлять виды подготовки авиационного персонала гражданской авиации, указанные в Сертификате, с обеспечением соответствующего уровня и качества подготовки.  **Система контроля качества** - это документально оформленные организационные процедуры и принципы, включающие внутренний аудит этих принципов и процедур, обзор системы управления и выдачу рекомендаций по повышению качества.  **Система наблюдения ОВД** -общий термин, под которым в отдельности понимаются системы ADS-B, ПОРЛ, ВОРЛ или любая другая сопоставимая наземная система, позволяющие опознать воздушное судно.  Примечание. Сопоставимой наземной системой является система, которая в результате проведения сравнительной оценки или использования другой методики продемонстрировала, что обеспечиваемый ею уровень безопасности полетов и характеристик соответствует аналогичному показателю моноимпульсного ВОРЛ или превышает его.  **Система управления безопасностью полетов (СУБП)** - это системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию и преемственность ответственности, руководящие принципы и процедуры, которые необходимы для достижения приемлемого уровня безопасности полетов, установленного в Правительственной программе безопасности полетов, в отношении деятельности организаций гражданской авиации и других вопросов, предусмотренных Авиационными правилами Кыргызской Республики.  **Соответствующие нормы летной годности** - это всеобъемлющие и подробные нормы летной годности, установленные, принятые или признанные государством для рассматриваемого класса воздушных судов, двигателей или воздушных винтов.  **Стандарт компетентности** - это уровень эффективности, определенный как приемлемый при оценке достижения требуемого уровня квалификации.  **Техник-метеоролог (техник-синоптик)** -лицо, успешно прошедшее курс обучения по пакету обязательных программ для техников-метеорологов (БИП-МТ), содержащих требования, предъявляемые к технику-метеорологу.  **Техническое обслуживание** - это проведение работ, необходимых для обеспечения сохранения летной годности воздушного судна. Эти работы включают в себя контрольно-восстановительные мероприятия, проверки, замены, устранение дефектов, которые могут выполняться как отдельно, так и в комбинации, а также практическое осуществление модификации или ремонта.  **Тип воздушных судов**- все воздушные суда одной и той же принципиальной конструкции, в том числе все их модификации, за исключением тех, которые приводят к изменению пилотажных или летных характеристик.  **Тренажер для отработки техники пилотирования*.*** См. тренажерное устройство имитации полета.  **Тренажер, имитирующий условия полета*.*** См. тренажерное устройство имитации полета.  **Тренажерное устройство имитации полета (FSTD)** - любой из следующих трех видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полета:  - тренажер, имитирующий условия полета, обеспечивающий точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна или точное воспроизведение беспилотного летающего аппарата (БПЛА), позволяющее имитировать реальные функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем управления, обычную для членов летного экипажа обстановку и летные характеристики данного типа воздушного судна;  - тренажер для отработки техники пилотирования, обеспечивающий реальное воспроизведение обстановки в кабине экипажа или реальное воспроизведение условий полета БПЛА и имитирует показания приборов, простые функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, а также летно-технические характеристики воздушных судов определенного класса;  - тренажер для основной подготовки к полетам по приборам, оборудованный соответствующими приборами и который имитирует обстановку в кабине экипажа, аналогичную обстановке во время полета воздушного судна по приборам, или условия полета БПЛА по приборам.  **Угроза** -события или ошибки, которые происходят вне сферы компетенции члена эксплуатационного персонала, повышают сложность эксплуатации и которыми необходимо управлять для поддержания допустимого уровня безопасности.  Примечание. Определение эксплуатационного персонала см. в главе 1 АПКР - 19 "Управление безопасностью полетов".  **Удостоверить годность к полетам** - это выдать удостоверение о том, что воздушное судно или его части соответствуют действующим нормам летной годности после выполнения технического обслуживания.  **Условия** - всё, что может считаться особой средой, в которой будет демонстрироваться эффективность.  **Утвержденная организация по техническому обслуживанию** *-*организация, утвержденная государством в соответствии с требованиями главы 8 части I АПКР 6 для выполнения технического обслуживания воздушных судов или их частей и функционирующая под контролем органа, утвержденного данным государством.  Примечание. Ничто в данном определении не препятствует тому, чтобы такая организация и контролирующий ее деятельность орган утверждались более чем одним государством.  **Утвержденная учебная организация** - это организация, утвержденная Органом гражданской авиации и действующая под его контролем в соответствии с требованиями настоящих Правил для проведения обучения по утвержденной программе.  **Член врачебной комиссии** - это врач, прошедший специальную подготовку и обладающий практическим опытом в области авиационной медицины и опыт работы в авиации. Он назначается полномочным органом для проведения медицинских освидетельствований кандидатов на получение свидетельств или квалификационных отметок, для которых предусмотрены требования по медицинскому освидетельствованию.  **Член внешнего летного экипажа** - это лицо, обладающее свидетельством члена летного экипажа, на которого возложены обязанности по управлению БПЛА в течение служебного полетного времени.  **Член кабинного экипажа** - это лицо из авиационного персонала, которое выполняет обязанности на борту воздушного судна в интересах безопасности, а также для обслуживания пассажиров. Эти обязанности поручаются ему эксплуатантом или командиром воздушного судна, при этом он не является членом летного экипажа.  **Член летного экипажа** - это лицо, обладающее свидетельством члена экипажа, на которого возложены обязанности по управлению воздушным судном в течение служебного полетного времени.  **Эксплуатант** -лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.  Элемент компетенции - действие, которое представляет собой задачу с исходным и заключительным событием, которые четко определяют ее пределы, и с наблюдаемым результатом.  **§2. СОКРАЩЕНИЯ**   |  |  | | --- | --- | | АПКР | Авиационные правила Кыргызской Республики | | БИП-М | Пакет обязательных программ для метеорологов (инженеров-синоптиков/инженеров-метеорологов) | | БИП-МТ | Пакет обязательных программ для техников-метеорологов (техников-синоптиков) | | БПЛА | Беспилотный летающий аппарат | | ВИЧ | Вирус иммунодефицита человека | | ВЛЭК | Врачебно-летная экспертная комиссия | | ВМО | Всемирная метеорологическая организация | | ВМУ | Визуальные метеорологические условия | | ВОРЛ | Вторичный обзорный радиолокатор | | ВСУ | Вспомогательная силовая установка | | ИКАО | Международная организация гражданской авиации | | КУО | Контроль факторов угрозы и ошибок | | Линия С2 | Линия управления и контроля | | МКО | Международная комиссия по освещению | | МСПД | Машиносчитываемые проездные документы | | ОВД | Обслуживание воздушного движения | | ОГА КР | Орган гражданской авиации Кыргызской Республики | | ПВП | Правила визуальных полетов | | ПДП | Пункт дистанционного пилотирования | | ПОРЛ | Первичный обзорный радиолокатор | | ППП | Правила полётов по приборам | | РЛЭ | Руководство по летной эксплуатации | | СУБП | Система управления безопасностью полётов | | ТЕМ | Принципы контроля факторов угрозы и ошибок | | ADS-B | Радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение | | AFIS | Аэродромная служба полётной информации | | AFS | Авиационная фиксированная служба | | AIP | Сборник аэронавигационной информации | | AMOC | Альтернативные средства обеспечения соответствия | | ATPL | Свидетельство линейного пилота | | CPL | Свидетельство пилота коммерческой авиации | | CPL/IR | Свидетельство пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой о праве на полёты по приборам | | EFOD | Электронная система представления информации о различиях | | EPL | Электронное свидетельство авиационного персонала | | FSTD | Тренажёрное устройство имитации полёта | | LOFT | Лётная подготовка в условиях, приближенных к реальным | | MFF | Полёты на смешанном парке воздушных судов | | NOTAM  (Notice to Airmen) | Извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживании и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов. | | PEL | Выдача свидетельств авиационному персоналу | | PF | Пилот управляющий воздушным судном | | PIC | Командир воздушного судна | | PIC/US | Командир воздушного судна под наблюдением | | PM | Пилот отвечающий за контроль выполнения процедур, действий другого пилота (PF) во время полета. Основная задача PM заключается в наблюдении за параметрами полета и обеспечении безопасного выполнения задач. | | PPL | Свидетельство пилота-любителя | | PPL/IR | Свидетельство пилота-любителя с квалификационной отметкой о праве на полёты по приборам | | SARPS | Стандарты и Рекомендуемая практика | | SOP | Стандартные эксплуатационные правила/технология работы экипажа. |   **§3. ОБЩИЕ ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ**  **1. Авиационный персонал гражданской авиации Кыргызской Республики, которому выдаются свидетельства.**  1)Лётный экипаж:   * Пилот-любитель (самолёт, дирижабль, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы); * Пилот коммерческой авиации (самолёт, дирижабль, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы); * Пилот многочленного экипажа (самолёт); * Линейный пилот (самолёт, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы); * Пилот-планерист; * Пилот свободного аэростата; * Пилот-студент; * Штурман; * Бортинженер; * Бортмеханик; * Бортоператор (наличие которого обосновывается судовой документацией воздушного судна); * Внешний пилот (самолёт, дирижабль, планер, винтокрыл, воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы или свободный аэростат).   2)Диспетчеры обслуживания воздушного движения:   * Диспетчер обслуживание воздушного движения.   4) Инженерно-технический авиационный персонал:   * Инженер/техник/механик.   5) Свидетельство пилота сверхлёгкого воздушного судна:   * свидетельство пилота сверхлёгкого воздушного судна выдается в соответствии с правилами и требованиями АПКР-22; * пилоты сверхлегких воздушных судов знают и выполняют общие правила и требования всех АПКР, в части касающиеся их деятельности.   6) Остальной авиационный персонал:   * Сотрудник по обеспечению полётов/полётный диспетчер; * Оператор авиационной станции.   **2. Допуск к работе в качестве члена лётного экипажа.**  1) К выполнению функций члена лётного экипажа воздушного судна или члена внешнего лётного экипажа БПЛА, зарегистрированного в Кыргызской Республике, не допускается лицо, не имеющее действительного свидетельства, соответствующего требованиям настоящих Правил и обязанностям, которые это лицо выполняет.  2) Свидетельство члена лётного экипажа выдается государством регистрации данного воздушного судна или любым другим государством, при этом в последнем случае свидетельству придается сила государством регистрации данного воздушного судна.  3) Свидетельство внешнего пилота выдается полномочным органом по выдаче свидетельств государства эксплуатанта БПЛА или любым другим государством, и ему придается сила полномочным органом по выдаче свидетельств государства эксплуатанта БПЛА.  4) При выполнении полетов члены лётного экипажа имеют при себе свое соответствующее свидетельство.  5) При выполнении полетов внешние пилоты имеют при себе свое соответствующее свидетельство.  **3. Выдача свидетельств, конверсия, признание свидетельств.**  1) Выдача свидетельства.  а) Орган гражданской авиации Кыргызской Республики (далее ОГА КР) выдает свидетельства кандидатам, прошедшим профессиональную подготовку в утвержденных учебных организациях КР по утвержденной программе и продемонстрировавшим соответствующие знания, навыки и опыт.  б) ОГА КР не выдает свидетельство кандидатам, имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение уголовного преступления.  в) ОГА КР выдает свидетельства следующим кандидатам:   * + - гражданам Кыргызской Республики;     - иностранным гражданам.   г) Действие свидетельства ограничивается сроками действия квалификационных отметок. Перечень и сроки действия квалификационных отметок определяются ОГА КР.  д) Форма свидетельства, устанавливается ОГА КР.  2) Выдача свидетельства кандидатам из государственной авиации.  а) ОГА КР выдает свидетельства кандидатам из государственной авиации, имеющим соответствующий опыт, после прохождения специальной подготовки в утвержденных учебных организациях КР по одобренной программе перехода из государственной авиации в гражданскую и продемонстрировавшим необходимые знания, навыки и опыт.  б) Выдача свидетельств иностранным гражданам из государственной авиации запрещена.  в) Выдача свидетельств кандидатам из государственной авиации, вовлеченных в авиационные происшествия или инциденты, произошедшие по вине кандидата запрещена.  г) Выдача свидетельств кандидатам из государственной авиации, уволенных из-за дисциплинарных взысканий запрещена.  д) Кандидатам из государственной авиации, выдаются все виды свидетельств кроме свидетельства линейного пилота. Опыт, полученный в системе государственной авиации не учитывается для выдачи свидетельства линейного пилота.  е) Порядок выдачи свидетельств и признание опыта кандидатов из государственной авиации производится в соответствии с нормативно-правовыми актами утверждёнными ОГА КР.  3) Конверсия свидетельства.  а) ОГА КР производит выдачу свидетельства на основе свидетельства, выданного компетентным органом гражданской авиации иностранного государства (Конверсия).  б) При конверсии ОГА КР выдает национальное свидетельство с квалификационными отметками, эквивалентными конвертируемому (исходному) свидетельству.  в) При конверсии ОГА КР вправе определять и ограничивать выдачу свидетельства и квалификационных отметок конвертируемого свидетельства.  г) В национальном свидетельстве выданное по конверсии, обязательно указывается что свидетельство выдано на основе другого свидетельства.  д) Конверсия свидетельства производится следующим лицам:   * + гражданам Кыргызской Республики, которые состоят в гражданстве КР не менее 3 лет и имеющие свидетельство иностранного государства;   + иностранным гражданам в случаях нехватки авиационного персонала из числа граждан Кыргызской Республики;   е) Конверсия свидетельства иностранным гражданам допускается при условии, что:   * + свидетельство выдано полномочным органом иностранного государства в соответствии с Приложением 1 к Чикагской Конвенции;   + кандидат прошел соответствующее медицинского освидетельствование в соответствии с настоящими правилами;   + кандидат имеет сертификат, подтверждающий уровень владения английским языком в соответствии с настоящими правилами;   + кандидат имеет действующее свидетельство, соответствующие квалификационные отметки и медицинский сертификат выданное компетентным органом гражданской авиации иностранного государства;   + кандидат на основании признания свидетельства выданный другим государством имеет налет не менее 1500 часов или был в составе экипажа не менее 36 месяцев на воздушных судах зарегистрированных в реестре гражданских воздушных судов Кыргызской Республики;   + кандидат не был вовлечен в авиационное происшествие;   + кандидат не был вовлечен в инцидент по вине кандидата;   + кандидат не имеет непогашенную или неснятую судимость за совершение уголовного преступления.   ж) ОГА КР аннулирует свидетельство, выданное на основе конверсии иностранному гражданину в случаях если:   * обладатель свидетельства не выполнял в организациях ГА КР свои обязанности, предусмотренное свидетельством в течении одного года; * при восполнении дефицита авиационного персонала соответствующей квалификации из граждан Кыргызской Республики.   з) ОГА КР ведёт учёт и контроль выданных свидетельств на основе конверсии.  4) Порядок придания силы (признание свидетельства) свидетельству.  а) Если ОГА КР признает действительность свидетельства, выданного другим государством, он выдает соответствующее разрешение. Это разрешение прилагается к свидетельству, выданному другим государством, и подтверждает, что данное свидетельство имеет силу наравне с теми, которые выдаются ОГА КР.  б) Если ОГА КР при выдаче разрешения ограничивается предоставлением конкретных прав, в разрешении указываются эти права, предоставленные обладателю свидетельства, признанного равноценным. Срок действия разрешения не превышает срока действия самого свидетельства. Разрешение утрачивает силу в случае аннулирования или приостановления действия свидетельства, на основании которого оно было выдано.  в) При выдаче разрешения на выполнение коммерческих авиаперевозок, полномочный орган, выдающий свидетельства, сначала подтверждает действительность свидетельства, выданного другим государством, прежде чем предоставить такое разрешение.  г) Основанием для признания свидетельства, выданного другим государством, является выполнение следующих условий:   * имеется документация, подтверждающая наличие у кандидата уровня знаний, умений, опыта и квалификации, требуемые для применения им своего свидетельства и/или квалификационной отметки; * имеются свидетельство, медицинское заключение, квалификационные отметки, и другие разрешения, выданные другим государством, отвечающие требованиям настоящих Правил.   д) Содержание и форма удостоверения о признании свидетельства, выданного другим государством, устанавливается ОГА КР  е) Кыргызская Республика автоматически признаёт свидетельство, выданное другим государством, когда это государство является стороной официального соглашения в рамках общих правил выдачи свидетельств.  ж) Лица, получившие свидетельства, своевременно уведомляют ОГА КР об изменениях своих персональных данных (например, смена фамилии, места жительства и других данных, влияющих на их деятельность в качестве авиационного персонала).  з) В случае утери или порчи свидетельства, его обладатель не позднее 14 календарных дней обращается в ОГА КР с заявлением на замену свидетельства.  и) ОГА КР временно ограничивает или аннулирует права, предоставленные свидетельством, в случае возникновения обоснованных сомнений в компетенции или физическом состоянии лица, вплоть до проведения необходимых проверок или медицинских освидетельствований.  к) Свидетельства могут быть признаны недействительными, если будет установлено, что они были получены путем предоставления ложной информации или фальсификации документов.  л) ОГА КР устанавливает обязательные требования к языковой подготовке авиационного персонала.  **4. Права обладателя свидетельства.**  ОГА КР не предоставляет обладателю свидетельства других прав, кроме тех, которые предусмотрены данным свидетельством.  **5. Годность по состоянию здоровья.**  1) Для обязательного подтверждения соответствия требованиям, ОГА КР, выдает обладателю свидетельства медицинское заключение 1, 2 или 3 класса.  2) Эта процедура может осуществляться следующими способами:   * выдается отдельный сертификат с соответствующим названием; * или в самом свидетельстве делается надлежащая запись, а в национальных нормативных документах оговаривается, что медицинское заключение является неотъемлемой частью свидетельства.   3) Кандидат на получение свидетельства имеет, когда это предписывается, медицинское заключение, выданное в соответствии с положениями главы 6 настоящих правил.  4) ОГА КР в рамках программы безопасности полетов применяет к процессу выдачи медицинского заключения обладателям свидетельств основные принципы управления безопасностью полетов, которые, как минимум, включают:  а) регулярный сбор и анализ случаев потери трудоспособности в полете и медицинских данных в процессе выдачи медицинских заключений с целью определения областей повышенного медицинского риска;  б) постоянную переоценку процесса выдачи медицинского заключения с акцентом на выявленные области повышенного медицинского риска.  5) ОГА КР для держателей свидетельств*,* подлежащихмедицинскому освидетельствованию*,* принимает надлежащие меры по санитарному просвещению, с целью снижения будущих медицинских рисков для безопасности полетов  6) Продолжительность срока действия медицинского заключения устанавливается в соответствии с положениями пункта 6 абзац 4.  7) Срок действия медицинского заключения может быть продлен по усмотрению полномочного органа, выдающего свидетельства, на период до 45 дней.  Примечание. Рекомендуется, чтобы календарный день истечения срока действия медицинского заключения оставался неизменным каждый год. Это позволяет устанавливать дату истечения текущего медицинского заключения как начало нового срока действия, при условии, что медицинское освидетельствование проводится в течение срока действия действующего медицинского заключения, но не более чем за 45 дней до его истечения.  8) За исключением случаев, предусмотренных в пункте 6 абзац 10, члены летного экипажа, внешнего летного экипажа или диспетчеры обслуживания воздушным движением не могут пользоваться правами, предоставляемыми их свидетельствами, если у них нет действующего медицинского заключения, соответствующего их свидетельствам.  9) ОГА КР назначает членов врачебной комиссии, имеющих соответствующую квалификацию и разрешение на медицинскую практику, для медицинского освидетельствования состояния здоровья кандидатов для выдачи или возобновления их свидетельств или квалификационных отметок.  10) Члены врачебной комиссии и медицинский эксперт ОГА КР проходят подготовку в области авиационной медицины и клинической медицины и на регулярной основе повышают свою квалификацию. Перед назначением члены врачебной комиссии и медицинский эксперт ОГА КР демонстрируют требуемый уровень квалификации в области авиационной медицины.  11) Члены врачебной комиссии практически знакомы с условиями, в которых обладатели свидетельств и квалификационных отметок выполняют свои обязанности.  Примечание. Примерами практических знаний и опыта могут быть опыт полётов, опыт работы на тренажере, стажировка на рабочих местах и любой другой практический опыт, который, по мнению ОГА КР, отвечает этому требованию.  12) Медицинский эксперт ОГА КР периодически проверяет квалификацию членов врачебной комиссии. Порядок сертификации медицинского учреждения, имеющего врачебную комиссию по медицинскому освидетельствованию авиационного персонала гражданской авиации, осуществляется в соответствии с документами, утверждёнными ОГА КР.  13) Кандидаты на получение свидетельств или квалификационных отметок, для которых требуется подтверждение годности по состоянию здоровья, подписывают и представляют члену врачебной комиссии заявление по приложению 4 настоящих правил. В заявлении они указывают, проходили ли ранее такое обследование, если да, то сообщают дату, место и результаты последнего обследования. Также они информируют члена врачебной комиссии о случаях отказа, отмены или приостановления медицинского освидетельствования, если таковые имели место, и указывают причины этих решений.  14) О любом ложном заявлении, сделанном члену врачебной комиссии кандидатом на получение свидетельства или квалификационной отметки, сообщается ОГА КР, для принятия соответствующих мер.  15) Закончив медицинское освидетельствование кандидата в соответствии с положениями главы 6 настоящих правил, председатель врачебной комиссии согласовывает результаты освидетельствования и представляет ОГА КР подписанное заключение или его эквивалент в соответствии с его требованиями, с подробным описанием результатов освидетельствования и оценки результатов годности по состоянию здоровья согласно приложению 7 настоящих правил. В случае отказа кандидату в выдаче медицинского заключения по состоянию здоровья председатель врачебной комиссии представляет ОГА КР результаты медицинского освидетельствования согласно приложению 6 настоящих правил.  16) Если медицинское заключение представляется полномочному органу по выдаче свидетельств в электронном формате, устанавливается адекватный метод идентификации членов врачебной комиссии.  17) Если медицинское освидетельствование проводится двумя или более членами врачебной комиссии, ОГА КР назначает одного из них ответственным за координацию результатов освидетельствования, оценку выводов в отношении годности по состоянию здоровья и подписание соответствующего заключения.  18) ОГА КР пользуется услугами медицинских экспертов для оценки результатов заключений, представленных для выдачи свидетельств членами врачебной комиссии.  19) От члена врачебной комиссии требуется, чтобы он представлял ОГА КР достаточно информации для проведения проверок медицинских заключений.  Примечание. Цель таких проверок заключается в том, чтобы убедиться, что члены врачебной комиссии отвечают действующим стандартам добросовестной врачебной практики и оценки факторов риска с точки зрения авиационной медицины.  20) Надзор за деятельностью врачебной комиссии, и за медицинским обеспечением в учреждениях гражданской авиации Кыргызской Республики осуществляет ОГА КР.  21) Врачебная комиссия при отсутствии соответствующего оборудования или соответствующего специалиста, может воспользоваться оборудованием и/или услугами требуемого специалиста, соответствующего медицинского учреждения, имеющего возможности проведения такого обследования или представления соответствующего заключения. При этом включаемый в состав врачебной комиссии врач ознакомлен с требованиями нормативных документов по медицинскому освидетельствованию авиационного персонала гражданской авиации.  22) В случае несоответствия медицинским стандартам, предписанным в главе 6 настоящих правил для конкретного свидетельства, соответствующее медицинское заключение не выдаётся или не продлевается, если не будут выполнены следующие условия:  а) официальное медицинское заключении указывает на то, что в особых обстоятельствах несоблюдение заявителем какого-либо требования, не представляет угрозу безопасности полетов;  б) должным образом учтены способности, квалификация, опыт, навыки и условия работы заявителя;  в) свидетельство заявителя дополняется ограничениями, если безопасное выполнение обязанностей держателя зависит от соблюдения этих ограничений.  23) Если кандидату отказано в выдаче медицинского заключения, кандидат может обжаловать решение обратившись в ОГА КР. ОГА КР принимает окончательное решение о годности по состоянию здоровья.  24) Члены врачебной комиссии, представители ОГА КР, а также лицо, в распоряжении которого предоставляется медицинская информация, неуклонно соблюдают принцип конфиденциальности медицинской информации.  25) Все медицинские заключения и записи хранятся членами врачебной комиссии и ОГА КР в защищенном помещении, и доступ к ним предоставляется только уполномоченному персоналу врачебной комиссии и ОГА КР.  26) Когда это оправдано эксплуатационными соображениями, член врачебной комиссии определяет, в каком объеме относящаяся к делу медицинская информация представляется соответствующим должностным лицам ОГА КР.  **6. Действительность свидетельств.**  1) ОГА КР, выдавший свидетельство, гарантирует, что его обладатель будет осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством или соответствующими квалификационными отметками, только в том случае, если он сохраняет свою квалификацию, а его опыт отвечает требованиям, установленным Кыргызской Республикой.  2) ОГА КР, выдавшее свидетельство, предоставляет запрашиваемую информацию о действительности выданного свидетельства в соответствии с законодательством Кыргызской Республики о защите персональных данных.  Примечание 1. Поддержание уровня квалификации членов летного экипажа или членов внешнего летного экипажа, занятых в коммерческих воздушных перевозках, устанавливается путем демонстрации ими своей квалификации в ходе проверок, в соответствии с положениями АПКР - 6.  Примечание 2. Сведения о поддержании уровня квалификации регистрируются в документах эксплуатанта, в летной книжке и/или в свидетельстве члена летного экипажа или члена внешнего летного экипажа.  Примечание 3. Члены летного экипажа и члены внешнего летного экипажа могут подвергаться проверке их квалификации на утвержденных ОГА КР FSTD в той мере, которая приемлема.  Примечание 4. Инструктивный материал по критериям квалификационной оценки тренажёрных устройств содержится в Руководстве, утверждённом ОГА КР.  Примечание 5. Инструктивный материал по оценке риска содержится в Руководстве, утверждённом ОГА КР.  4) За исключением случаев, предусмотренных в пункте 6, абзацах 5, 6, 7, 8, 9 и 10 медицинское заключение, выданное в соответствии с положениями пункта 5 абзацев 13 и 15, является действительным с даты медицинского освидетельствования в течение периода, не превышающего:   * 60 месяцев для свидетельства пилота любителя (самолет, дирижабль, вертолёт, воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы); * 12 месяцев для свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолёт, воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы); * 12 месяцев для свидетельства пилота многочленного экипажа (самолет); * 12 месяцев для свидетельства линейного пилота (самолет, вертолёт, воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы); * 60 месяцев для свидетельства пилота-планериста; * 60 месяцев для пилота свободного аэростата; * 12 месяцев для свидетельства штурмана; * 12 месяцев для свидетельства бортинженера; * 12 месяцев для свидетельства бортмеханика; * 60 месяцев для свидетельства бортоператора; * 48 месяцев для свидетельства диспетчера ОВД или УВД; * 48 месяцев для свидетельства внешнего пилота (самолет, дирижабль, планер, винтокрыл, воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы или свободный аэростат);   Примечание 1. Сроки действия, перечисленные выше, могут быть продлены на период до 45 дней в соответствии с пунктом 5 абзац 7.  Примечание 2. Когда срок действия определяется в соответствии с пунктом 6 абзац 4 и его подпунктами, последний учитываемый месяц срока действия включает день с тем же календарным числом, что и день медицинского освидетельствования, или, если в этом месяце нет дня с таким числом – последний день такого месяца.  5) Срок действия медицинского заключения может сокращаться по клиническим показаниям.  6) Если обладателями свидетельства линейного пилота (самолет, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) и свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), выполняющими коммерческие полеты по перевозке пассажиров на самолетах, управляемых одним пилотом, являются лица старше 40 лет, срок действия, медицинского заключения сокращается до 6 месяцев.  7) Если обладателям свидетельства линейного пилота (самолет, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства пилотов коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) и свидетельства пилота многочленного экипажа (самолет), выполняющими коммерческие воздушные перевозки, исполняется 60 лет, то период действительности, медицинского заключения, указанного в пункте 6 абзац 4, сокращается до 6 месяцев.  8) Если обладателями свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства внешнего пилота (самолет, дирижабль, планер, винтокрыл, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы или свободный аэростат), свидетельства пилота свободного аэростата, свидетельства пилота-планериста и свидетельства диспетчера являются лица старше 40 лет, срок действия, медицинского заключения указанного в пункте 6 абзац 4 сокращается до 24 месяцев.  9) Если обладателями свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства внешнего пилота (самолет, дирижабль, планер, винтокрыл, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы или свободный аэростат), свидетельства пилота свободного аэростата, свидетельства пилота-планериста и свидетельства диспетчера являются лица старше 50 лет, срок действия, медицинского заключения указанного в пункте 6 абзац 4 дополнительно сокращается до 12 месяцев.  10) Условия, при которых медицинский осмотр может быть отсрочен. Медицинское переосвидетельствование обладателя свидетельства, который выполняет полеты в районе, удаленном от местонахождения средств проведения установленного медицинского осмотра, может быть отсрочено по усмотрению ОГА КР при условии, что такая отсрочка будет предоставляться только как исключение и не будет превышать:   * Одного периода продолжительностью 6 месяцев для члена летного экипажа воздушного судна, занятого некоммерческими полётами; * Двух последовательных периодов продолжительностью по 3 месяца каждый для члена летного экипажа воздушного судна, занятого коммерческими полётами, при условии, что в каждом случае данное лицо получает положительное медицинское заключение после освидетельствования у назначенного члена врачебной комиссии для данного района или, при отсутствии такого назначенного члена врачебной комиссии, у врача, имеющего официальное разрешение заниматься врачебной практикой в данном районе. Такое заключение о медицинском заключение высылается полномочному органу, выдавшему данное свидетельство; * Для пилота-любителя – одного периода продолжительностью не более 24 месяцев, если медицинское освидетельствование проводится членом врачебной комиссии, назначенным полномочным органом государства в соответствии с положениями пункта 5 абзац 9 на территории которого временно находится кандидат. Заключение о медицинском заключение высылается полномочному органу, выдавшему данное свидетельство; * Двух последовательных периодов продолжительностью по 3 месяца каждый для члена внешнего летного экипажа.   **7. Ограничения по состоянию здоровья.**  1) Обладатели свидетельств, выдача которых предусматривается настоящими Правилами, перестают пользоваться правами, предусмотренными их свидетельствами и внесёнными квалификационными отметками, когда наступают ограничения по состоянию здоровья.  2) ОГА КР предоставляет обладателям свидетельств ясные инструкции относительно заболеваний, имеющие отношение к безопасности полетов, а также порядка получения разъяснений и/или указаний от членов врачебной комиссии или полномочного органа по выдаче свидетельств.  3) ОГА КР гарантирует, что обладатели свидетельств не будут пользоваться правами, предусмотренными свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, в тот период, когда их годность по состоянию здоровья, оказалась ограниченной настолько, что это препятствовало бы выдачу или продление медицинского заключения.  **8. Употребление психоактивных веществ.**  1) Обладатели свидетельств, не употребляют психоактивные вещества.  2**)** ОГА КР гарантирует, что обладатели свидетельств авиационного персонала употребляющие или употреблявшие ранее психоактивные вещества будут отстранены от выполнения своих должностных обязанностей. Возвращение к выполнению должностных обязанностей возможно только после оценки врачебной комиссии.  **9. Подготовка по утвержденной программе и утвержденная учебная организация.**  1) Подготовка по утверждённой программе обеспечивает уровень компетенции, как минимум равный уровню, достигаемому минимальными требованиями к опыту для персонала, не прошедшего такую подготовку.  2) Утверждение ОГА КР учебной организации зависит от демонстрации своего соответствия требованиям настоящих Правил и АПКР - 19.  Примечание 1. В АПКР – 19 содержатся положения об управлении безопасностью полетов для утвержденной учебной организации, которая в ходе предоставления своих услуг сталкивается с рисками для безопасности при производстве полетов воздушных судов. Дополнительный инструктивный материал содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) утвержденный ОГА КР.  Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся порядка утверждения организаций, содержится в Руководстве по утверждению организаций, осуществляющих подготовку персонала, утверждённом ОГА КР.  Примечание 3. Подготовка по утверждённой программе относится, главным образом, к подготовке для выдачи свидетельства или квалификационной отметки. Она не включает подготовку, которая может требоваться диспетчерам воздушного движения, лётным экипажам или внешним лётным экипажам для поддержания квалификации или получения эксплуатационного допуска после первоначальной выдачи свидетельства или квалификационной отметки.  4) Утверждённая квалификационная подготовка, персонала по техническому обслуживанию воздушных судов и БПЛА проводится в утвержденной учебной организации.  5) Квалификационная подготовка по утвержденной программе членов внешнего лётного экипажа проводится в утвержденной учебной организации.  6) Квалификационная подготовка по утвержденной программе сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров проводится в утвержденной учебной организации.  **10. Владение языками.**  1) Пилоты самолётов, дирижаблей, вертолётов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, внешние пилоты самолетов, дирижаблей, планеров, винтокрылов, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы или свободных аэростатов, диспетчеры воздушного движения и операторы авиационных станций демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на уровне, указанном в требованиях к владению языками, приведенных в приложении 1 настоящих Правил.  2)Штурманы, бортрадисты, которые ведут радиотелефонную связь на борту воздушного судна, демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на уровне, указанном в требованиях к владению языками, приведенных в приложении 1 настоящих Правил.  3)Бортинженеры, пилоты планеров и пилоты свободных аэростатов умеют говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимают его.  4) Владение языками пилотами самолётов, дирижаблей, вертолётов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, внешними пилотами самолётов, дирижаблей, планеров, винтокрылов, воздушных судов с системой увеличения подъёмной силы или свободных аэростатов, штурманами, бортрадистами которые ведут радиотелефонную связь на борту воздушного судна, диспетчерами воздушного движения и операторами авиационных станций, которые продемонстрировали владение языками на уровне ниже уровня специалистов (уровень 6), официально оцениваться через определенные периоды времени как указано ниже:   * лица, демонстрирующие владение языками на рабочем уровне (уровень 4), проходят аттестацию не реже одного раза в три года; * лица, демонстрирующие владение языками на продвинутом уровне (уровень 5), проходят аттестацию не реже одного раза в шесть лет.   5) К метеорологическому персоналу предъявляется требование обладать способностью говорить на языке, используемом как средство передачи информации при метеорологическом обслуживании, и понимать его.  Примечание 1. Официальная аттестация не требуется для кандидатов, продемонстрировавших профессиональный уровень владения языками, то есть лиц, для которых данный язык является родным, и очень хорошо владеющих им иностранцев, которые говорят на диалекте или с акцентом, доступными для понимания в международной авиации.  Примечание 2. На практике возможны ситуации, когда членам летного экипажа и членам внешнего лётного экипажа потребуется говорить только на языке, обычно используемом наземной станцией.  **11. Проверка знаний и умений.**  1) Проверка знаний кандидатов на получение свидетельств или квалификационных отметок в соответствии с настоящими правилами осуществляется методами, утверждёнными ОГА КР. При необходимости проверку знаний могут проводить экзаменаторы, назначенные ОГА КР.  2) Проверка умений кандидатов на получение свидетельств или квалификационных отметок в соответствии с настоящими правилами осуществляется экзаменаторами, назначенными ОГА КР  3) В целях проверки знаний и умений ОГА КР, при необходимости, может назначить специальную комиссию. Состав комиссии определяется ОГА КР.  4) Результаты проверки знаний и умений подтверждаются выдачей соответствующего сертификата или другого документа установленной формы.  5) Наличие знаний, предусмотренных настоящими Правилами, также подтверждается дипломом, сертификатом или другим документом, выданным кандидату соответствующим учебным заведением по подготовке авиационного персонала.  6) Если подготовка или квалификация кандидата не соответствует какому-либо из требований, предъявляемых к нему авиационным законодательством Кыргызской Республики, такой кандидат до выдачи ему свидетельства/признания его свидетельства или квалификационной отметки проходит соответствующую программу подготовки и проверку знаний и умений.  7) Знания, умения и опыт, полученные кандидатом в военных или других учебных организациях, признаются ОГА КР в соответствующих частях, при условии, что имеются соответствующие документы, выданные такими учебными организациями, и подтверждающие, что перечень и объем изученных дисциплин и практической подготовки, а также опыт кандидата отвечают требованиям настоящих Правил.  8)  Требования к процедурам сертификации авиационного персонала. Для прохождения процедур сертификации авиационный персонал проходит соответствующую теоретическую, тренажёрную, практическую подготовку, проверку знаний и квалификационную проверку по утверждённой ОГА КР  программе и имеет медицинское заключение, подтверждающее годность по состоянию здоровья.  9) Требования к инструкторам изложены в соответствующем положении, утверждённом ОГА КР.  10) Требования к экзаменаторам/назначенным экзаменаторам изложены в соответствующем положении, утверждённом ОГА КР.  11) Орган гражданской авиации производит надзор за исполнением делегированных функций (принятие экзаменов, производство летных проверок, проверок практических навыков и умений) на плановой и внеплановой основе.  **12. Документация для выдачи свидетельства.**  1) Перечень необходимой документации изложен в соответствующем положении, утверждённом ОГА КР.  **13. Замена свидетельства.**  1) Замена свидетельства осуществляется в случае его утери на основании акта комиссии, созданной руководителем организации, в которой работает обладатель свидетельства, либо на основании документации или сведений, предоставленных соответствующим компетентным органом государства, подтверждающих факт утери свидетельства.  2) Для замены свидетельства в орган гражданской авиации представляются следующие документы:   * Заявление кандидата; * Материалы расследования и официальное заключение назначенной комиссии, а также доказательная документация и/или сведения соответствующего компетентного органа государства, подтверждающие факт утери свидетельства; * Представление установленного образца; * Лётная книжка для членов лётного экипажа или книжка диспетчера; * Медицинское заключение, подтверждающее годность по состоянию здоровья; * Документ, удостоверяющий личность и гражданство кандидата; * Две фотокарточки на матовой бумаге размером 4x5 см в черно-белом цвете или в цветном изображении, в темном костюме и галстуке или форменной одежде без головного убора.   3) Замена свидетельства осуществляется в случаях введения новой формы свидетельства, смены фамилии его обладателя, а также любых других случаях, когда состояние свидетельства становится таковым, что его использование становится невозможным или затруднительным.  4) Для замены свидетельства в орган гражданской авиации представляются следующие документы:   * Заявление кандидата; * Представление установленного образца; * Заменяемое свидетельство; * Документ, удостоверяющий личность и гражданство кандидата; * Другие необходимые для данной процедуры документы.   5) Замененное свидетельство аннулируется или уничтожается органом гражданской авиации в установленном порядке, о чем в "Государственном Реестре выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Кыргызской Республики" вносится соответствующая запись.  **14. Аннулирование свидетельства.**  1)Основными критериями, по которым принимается решение об аннулировании свидетельства, являются:  а) Нарушение законодательства:   * Нарушение авиационного законодательства, правил и норм, которое привело к катастрофам или авиационным происшествия, которое привело к крупным материальным потерям.   б) Фальсификация данных:   * Предоставление ложной информации или подделка документов при получении/продлении свидетельства и/или квалификационных (особых) отметок; * Сокрытие информации, влияющей на получение свидетельства и/или квалификационных (особых) отметок.   в) Употребление психоактивных веществ:   * Выполнение обязанностей авиационного персонала под воздействием психотропных веществ.   г) Употреблении алкогольных напитков или наркотических средств:   * Выполнение обязанностей авиационного персонала под воздействием алкоголя или наркотиков, или других психотропных веществ;   2) Аннулирование свидетельства осуществляется Органом гражданской авиации после проведения соответствующего расследования и подтверждения фактов, указывающих на несоответствие держателя свидетельства установленным требованиям.  3) Аннулированное свидетельство уничтожается Органом гражданской авиации в установленном порядке, о чем в "Государственном Реестре выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Кыргызской Республики" вносится соответствующая запись.  **15.  Приостановление действия свидетельства.**  1) Действие свидетельства и квалификационных (особых) отметок авиационного персонала гражданской авиации приостанавливается при:  а) Медицинских ограничениях:   * В случае выявления у держателя свидетельства медицинских проблем или ухудшения состояния здоровья, препятствующих безопасному выполнению обязанностей; * Отказ от прохождения обязательного медицинского освидетельствования.   б) Нарушениях авиационных правил:   * Нарушение правил и норм, регулирующих деятельность гражданской авиации; * Нарушение правил эксплуатации воздушных судов, обслуживания воздушного движения, несанкционированные полеты и пренебрежение инструкциями, которые привели к серьёзным инцидентам.   в) Наличии юридических оснований:   * Вынесение судебного решения о приостановке действия свидетельства; * Наличие непогашенной судимости.   г) Несоответствии требованиям по знанию языка:   * Если свидетельство включает требования по знанию английского языка, и держатель не может подтвердить соответствующий уровень владения языком.   д) Отказ от выполнения законных приказов и распоряжений, связанных с безопасностью полетов и выполнением служебных обязанностей.  е) Несоблюдении правил охраны труда и техники безопасности.  ж) Систематически повторяющиеся нарушения внутреннего распорядка, такие как несвоевременное выполнение задач, пренебрежение обязательствами, неподобающие действия и поведение на рабочем месте.  з) Обнаружении недостоверной информации или подлог документов:   * Предоставление ложной информации в документации, связанной с эксплуатацией воздушных судов (обслуживанием воздушным движением) или медицинским освидетельствованием; * Подлог или изменение записей в летных книжках, медицинских справках и других официальных документах.   2) Перечисленные нарушения в пункте 15 могут привести к временной или постоянной приостановке действия свидетельства авиационного персонала, в зависимости от степени тяжести нарушения и его последствий.  3) Приостановка действия свидетельства осуществляется ОГА КР после проведения соответствующего расследования и подтверждения фактов, свидетельствующих о несоответствии держателя свидетельства установленным требованиям.  4) ОГА КР проведя соответствующее расследование и подтвердив факты, свидетельствующие о несоответствии держателя свидетельства установленным требованиям, может принять решение об аннулировании свидетельства, учитывая степень тяжести нарушения и его последствия.  **16. Приостановление действия признания свидетельства, выданного другим государством.**  1) Действие признания свидетельства, выданного другим государством (далее признание свидетельства) и квалификационных (особых) отметок авиационного персонала гражданской авиации приостанавливается при:  а) Медицинских ограничениях:   * В случае выявления у держателя свидетельства медицинских проблем или ухудшения состояния здоровья, препятствующих безопасному выполнению обязанностей; * Отказ от прохождения обязательного медицинского освидетельствования.   б) Нарушениях авиационных правил:   * Нарушение правил и норм, регулирующих деятельность гражданской авиации; * Нарушение правил эксплуатации воздушных судов, обслуживания воздушного движения, несанкционированные полеты и пренебрежение инструкциями, которые привели к серьёзным инцидентам.   в) Несоответствии квалификационным требованиям:   * Неудовлетворительные результаты прохождение квалификационных проверок умений и знаний; * Неудовлетворительные результаты прохождение тренажерной подготовки; * Не прохождение необходимого обучения/тренингов для поддержания квалификации.   г) Наличии дисциплинарных нарушений:   * Несоблюдение процедур и инструкций, направленных на обеспечение безопасности полетов; * Пренебрежение правилами предполетной подготовки, включая проверку технического состояния оборудования воздушного судна; * Нарушение установленного маршрута, изменение высоты/скорости полета без разрешения; * Неисполнение или неправильное исполнение обязанностей, приводящее к повреждению воздушного судна или его оборудования; * Использование неисправного или неправильно подготовленного воздушного судна для полетов; * Регулярные опоздания или отсутствие на рабочем месте без уважительных причин; * Неявка на тренировки, инструктажи, экзамены и другие мероприятия, связанные с поддержанием квалификации.   д) Наличии юридических оснований:   * Вынесение судебного решения о приостановке действия признания свидетельства; * Возбуждение уголовного дела в отношении держателя признания свидетельства.   е) Несоответствии требованиям по знанию языка:   * Если есть требования по знанию английского языка, и держатель признания свидетельства не может подтвердить соответствующий уровень владения языком.   ж) Отказе от выполнения законных требований, приказов и распоряжений, связанных с безопасностью полетов и выполнением служебных обязанностей.  з) Несоблюдении правил охраны труда и техники безопасности.  и) Систематическом нарушения внутреннего распорядка, такие как опаздывания к началу рабочего дня, несвоевременное выполнение задач, пренебрежение обязательствами, неподобающие действия и поведение на рабочем месте.  к) Обнаружении недостоверной информации или подлог документов:   * Предоставление ложной информации в документации, связанной с эксплуатацией воздушных судов или медицинским освидетельствованием; * Подлог или изменение записей в летных книжках, медицинских справках и других официальных документах.   2) Перечисленные нарушения в пункте 16 абзац 1 могут привести к временной или постоянной приостановке действия признания свидетельства авиационного персонала, в зависимости от степени тяжести нарушения и его последствий.  3) Приостановление действия признания свидетельства, осуществляется ОГА КР после проведения соответствующего расследования и подтверждения фактов, свидетельствующих о несоответствии держателя признания свидетельства установленным требованиям.  4) ОГА КР, проведя соответствующее расследование и подтвердив факты, свидетельствующие о несоответствии держателя признания свидетельства установленным требованиям, может принять решение об аннулировании признания свидетельства, учитывая степень тяжести нарушения и его последствия.  5) Аннулированное признание свидетельства уничтожается ОГА КР в установленном порядке, о чем в «Журнале регистрации признаний свидетельств авиационного персонала выданных другим государством» вносится соответствующая запись.  **17.  Условия восстановления действия свидетельства.**  1) Заявитель устраняет все нарушения, ошибки или несоответствия.  2) Подача заявления о восстановлении в ОГА КР, который выдал свидетельство, сопровождается документами, подтверждающими устранение причин приостановки.  3) ОГА КР может требовать проведения проверки или инспекции для подтверждения устранения причины приостановки.  4) Окончательное решение о восстановлении действия свидетельства принимает ОГА КР на основании проведенной проверки и анализа представленных документов.  5) После принятия положительного решения выдается соответствующий акт или приказ о восстановлении действия свидетельства, который подтверждает возобновление его юридической силы.  **18.  Условия восстановления действия признания свидетельства, выданного другим государством.**  1) Заявитель устраняет все нарушения, ошибки или несоответствия.  2) Подача заявления о восстановлении в ОГА КР, который выдал свидетельство, с документами, подтверждающими устранение причин приостановки.  3) Прохождение соответствующей проверки (если требуется) в зависимости от обстоятельств. ОГА КР может требовать проведения проверки или инспекции для подтверждения устранения причины приостановки.  4) Окончательное решение о восстановлении действия признания свидетельства принимает ОГА КР на основании проведенной проверки и анализа представленных документов.  5) После принятия положительного решения выдается соответствующий акт или приказ о восстановлении действия признания свидетельства, который подтверждает возобновление его юридической силы.  **19. Делегирование функций Органа гражданской авиации Кыргызской Республики по сертификации авиационного персонала.**  1) ОГА КР в случае необходимости делегирует часть своих функций соответствующим организациям гражданской авиации или лицам с соответствующей квалификацией в части:   * + Проверок квалификации (знаний и умений);   + Медицинского освидетельствования.   2) Порядок делегирования функций осуществляется соответствующим нормативно-правовыми актами утвержденным ОГА КР.  3) ОГА КР осуществляет надзор за организациями гражданской авиации или лицами с соответствующей квалификацией, которым делегированы функции.  **21. Освобождения.**  1) Орган гражданской авиации Кыргызской Республики предоставляет освобождения в случаях невозможности полного выполнения требований настоящих правил.  2) Освобождения сопровождаются документированными оценками рисков или результатами авиационных исследований, а также установлением условий или смягчающих мер в зависимости от конкретных обстоятельств.  3) Освобождения не применяются для обхода нормативных требований и допускаются только в исключительных случаях.  4) Освобождение предоставляется на ограниченный срок. Максимальный срок освобождения составляет не более 7 месяцев, и продление освобождения не допускается. Повторное предоставление аналогичного освобождения возможно только через 12 месяцев после окончания срока предыдущего освобождения.  5) Оценку рисков или авиационные исследования выполняют организации гражданской авиации. ОГА КР анализирует и утверждает такие результаты при условии, что они обеспечивают достижение приемлемого уровня безопасности полетов или предлагают альтернативные способы выполнения требований.  6) Освобождения при выполнении международных полетов не предоставляются в случае, если они противоречат Стандартам и рекомендуемой практике ИКАО.  7) Все случаи предоставления освобождений документируются и публикуются на официальном сайте ОГА КР или других документах, связанных с безопасностью полетов.  8) Организация гражданской авиации регулярно пересматривает предоставленное освобождение для проверки их актуальности, эффективности применяемых мер и соответствия установленным требованиям безопасности.  9) ОГА КР утверждает нормативные положения, в рамках которых могут предоставляться освобождения, и устанавливает правила и условия для их предоставления в официальных руководствах.  **ГЛАВА 2. СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ПИЛОТОВ И ВНЕШНИХ ПИЛОТОВ**  **§1. СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ПИЛОТОВ**  **21. Общие правила, касающиеся свидетельств и квалификационных отметок пилотов.**  1) Сроки действия квалификационных отметок определяются ОГА КР.  2) Лица, не являющиеся обладателями свидетельств пилотов, выданных в соответствии с положениями данной главы, не допускаются к выполнению функций командира воздушного судна или второго пилота воздушного судна любого из указанных ниже видов:  а) Самолет;  б) Дирижабль объемом более 4600 м3;  в) Свободный аэростат;  г) Планер;  д) Вертолет;  е) Воздушное судно с системой увеличения подъемной силы.  3) Вид воздушного судна указывается в названии самого свидетельства или вносится в свидетельство как квалификационная отметка о виде.  4) Если обладатель свидетельства пилота претендует на получение свидетельства для дополнительного вида воздушных судов, полномочный орган по выдаче свидетельств:   * выдает обладателю указанного свидетельства дополнительное свидетельство пилота для данного вида воздушных судов или; * вносит в первоначально выданное свидетельство новую квалификационную отметку о виде при условии выполнения положений пункта 22.   5) Кандидат, до того, как ему будет выдано свидетельство или квалификационная отметка, отвечает требованиям по возрасту, знаниям, опыту, летной подготовке, умению и годности по состоянию здоровья, установленные для данного свидетельства или квалификационной отметки.  6) Кандидат на получение свидетельства или квалификационной отметки демонстрирует соответствие установленным требованиям к знаниям и умениям, определенным полномочным органом.  7) ОГА КР вносит квалификационную отметку о типе воздушного судна с системой увеличения подъемной силы в свидетельство пилота самолета или вертолета. Эта отметка подтверждает, что воздушное судно относится к категории воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. Подготовка для получения такой отметки проводится на курсах по утвержденной программе, которая учитывает предыдущий опыт кандидата на самолете или вертолете и включает все соответствующие аспекты эксплуатации воздушного судна с системой увеличения подъемной силы.  **22. Квалификационные отметки о виде.**  1) Квалификационные отметки о виде, если таковые предусматриваются, относятся к видам воздушных судов.  2) Дополнительные квалификационные отметки о виде не вносятся в свидетельство, когда данный вид указан в самом названии свидетельства.  3) В любой дополнительной квалификационной отметке о виде, вносимой в свидетельство пилота, указывается уровень прав, предусматриваемых данной квалификационной отметкой.  3) Обладатель свидетельства пилота, желающий получить дополнительные квалификационные отметки о виде, удовлетворяет требованиям настоящих Правил в отношении прав, предусмотренных соответствующей квалификационный отметкой.  **23. Квалификационные отметки о классе и типе.**  1) Квалификационные отметки о классе устанавливаются для самолетов, сертифицированных для полетов с одним пилотом, и включают:   * с одним двигателем, сухопутный; * с одним двигателем, гидросамолёт; * многодвигательный, сухопутный; * многодвигательный, гидросамолет.   2) Квалификационные отметки о классе устанавливаются для вертолётов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, сертифицированных для полетов с одним пилотом, и включают:   * с одним двигателем, сухопутный; * с одним двигателем, поплавковый (оборудованный баланетами и поплавками); * многодвигательный, сухопутный; * многодвигательный, поплавковый (оборудованный баланетами и поплавками).   3) Квалификационные отметки о типе устанавливаются для:   * воздушного судна, сертифицированного для полета с минимальным экипажем, по крайней мере из двух пилотов; * вертолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы, сертифицированного для полета с одним пилотом. * любого воздушного судна, когда полномочный орган по выдаче свидетельств считает это необходимым в интересах безопасности полётов.   Примечание 1. В рамках настоящих Правил в случаях, когда вводится общая квалификационная отметка о типе, она будет применяться только к воздушным судам с аналогичными характеристиками в части эксплуатационных процедур, систем и управления.  Примечание 2. В рамках настоящих Правил требования к квалификационным отметкам о классе и типе для планеров и свободных аэростатов не определены.  4) Если кандидат демонстрирует необходимые умения и знания для первичной выдачи свидетельства пилота, в свидетельство вносятся отметка о виде и квалификационные отметки, соответствующие классу и/или типу воздушных судов, использованных во время проверки.  5) Если обладатель свидетельства впервые получает свидетельство члена экипажа или квалификационную отметку о виде или классе воздушного судна и допускается к выполнению полетов под контролем уполномоченного инструктора для выполнения коммерческих полетов, то на период таких полетов в свидетельство заявителя вносится квалификационная отметка о праве выполнения функций данного члена экипажа. При этом к наименованию должности члена экипажа добавляется слово "стажер" через дефис.  Примечание. Примером записи о квалификационной отметке члена экипажа-стажера может служить запись "командир воздушного судна-стажер" или "КВС-стажер".  **24. Условия, при которых требуется получение квалификационных отметок о классе и типе.**  1) ОГА КР, выдавшее свидетельство пилота, не допускает обладателя этого свидетельства к выполнению функций командира воздушного судна или второго пилота самолета, дирижабля, вертолета или воздушного судна с системой увеличения подъемной силы, если обладатель свидетельства не получил соответствующего разрешения в виде:   * соответствующей квалификационной отметки о классе воздушного судна согласно положениям, пункта 23 абзац 1 или; * отметки о типе воздушного судна, когда это требуется в соответствии с положениями пункта 23 абзац 3.   2) Если вносится квалификационная отметка о типе, ограничивающая права функциями второго пилота, или ограничивающая права функциями командира воздушного судна только на крейсерском этапе полета, такое ограничение отражается в данной квалификационной отметке.  3) Для учебных, испытательных или специальных некоммерческих полетов без пассажиров, полномочный орган по выдаче свидетельств вместо квалификационной отметки о классе или типе, вносимой в соответствии с положениями пункта 24 абзац 1, может выдавать обладателю свидетельства специальное письменное разрешение. Срок действия этого разрешения ограничен временем, необходимым для завершения конкретного полета.  **25. Требования к квалификационным отметкам о классе и типе.**  1) Квалификационная отметка о классе: кандидат продемонстрировал уровень навыков, соответствующий требованиям свидетельства для класса воздушного судна, по которому он желает получить квалификационную отметку.  2) Квалификационная отметка о типе, требуемая в соответствии с пунктом 23 абзац 3 ставится если кандидат:  а) приобрел под надлежащим контролем опыт на соответствующем типе воздушного судна и/или соответствующем пилотажном тренажере в следующем:   * обычные схемы полета и маневры на всех этапах полета; * особые и аварийные процедуры и маневры, связанные с выходом из строя и отказами оборудования (двигателя, систем и планера); * выполнение полетов по приборам, включая заходы на посадку, уходы на второй круг и посадки по приборам в нормальных, особых и аварийных условиях, в том числе с имитацией отказа двигателя; * для выдачи квалификационной отметки о типе для самолета прошел подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них.   Примечание 1. Курс подготовки по предотвращению сложных пространственных положений самолета и выводу из них может быть включен в программу подготовки для получения квалификационной отметки о типе самолета или проводиться непосредственно после этого в форме дополнительного элемента программы.   * порядок действий при потере экипажем трудоспособности и порядок координации действий экипажа, включая распределение задач по пилотированию; * взаимодействие членов экипажа и применение контрольных карт.   Примечание. См. пункт 28 абзац 1 относительно квалификации, которую имеют пилоты, занимающиеся летным обучением:   * продемонстрировал умение и знания, требуемые для обеспечения безопасного выполнения полетов на соответствующем типе воздушных судов, которые отвечают обязанностям командира воздушного судна или второго пилота, в зависимости от того, что требуется; * продемонстрировал, на уровне свидетельства линейного пилота, объем знаний, определенный полномочным органом по выдаче свидетельств.   3) Квалификационная отметка о типе: кандидат продемонстрировал умения и знания, необходимые для безопасного выполнения полетов на соответствующем типе воздушного судна, отвечающие требованиям к выдаче свидетельств и выполнению функций пилота.  **26. Использование FSTD для приобретения опыта и проверки умений.**  1) Использование FSTD для приобретения опыта или выполнения маневров, требуемых при демонстрации умений для получения свидетельства или квалификационной отметки, утверждается ОГА КР, гарантирующий соответствие FSTD поставленной задаче.  **27. Условия, при которых требуется квалификационная отметка о праве на полёты по приборам.**  1) ОГА КР, выдавший свидетельство пилота, не допускает его обладателя к выполнению функций командира или второго пилота воздушного судна при полетах по приборам (ППП) без соответствующего разрешения. Это разрешение включает внесение квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, соответствующей виду воздушного судна.  2) Квалификационная отметка о праве на полеты по приборам вносится в свидетельство линейного пилота (самолет, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы, дирижабль) и свидетельство пилота коммерческой авиации (самолет, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы, дирижабль).  3) Положения пункта 27 настоящих правил не исключают выдачи свидетельства, составной частью которого является квалификационная отметка о праве на полеты по приборам*.*  **28. Условия, при которых требуется получение разрешения на проведение подготовки.**  1) ОГА КР, выдавший свидетельство пилота, не разрешает его обладателю заниматься летным обучением, необходимым для получения свидетельства или квалификационной отметки, без соответствующего разрешения. Это разрешение включает:   * квалификационную отметку пилота-инструктора в свидетельстве пилота, или; * полномочия на выполнение функции представителя одобренной организации, которой ОГА КР поручил осуществлять летное обучение или; * специальное разрешение органа, выдавшего свидетельство.   2) ОГА КР не разрешает лицу проводить обучение на FSTD, необходимом для получения свидетельства или квалификационной отметки пилота, если это лицо не обладает соответствующим свидетельством, летной подготовкой и опытом, либо не получило соответствующего разрешения от ОГА КР.  **28. Учёт полётного времени.**  1) Пилоту-студенту или обладателю свидетельства пилота полностью засчитывается все время налета, включая время самостоятельных полетов, полетов с инструктором на самолете с двойным управлением и полетов в качестве командира воздушного судна. Это время включается в общее требуемое время налета для получения первичного свидетельства пилота или свидетельства пилота более высокого класса.  2) Обладателю свидетельства пилота, выполняющему функции второго пилота на рабочем месте пилота на воздушном судне, сертифицированном для эксплуатации одним пилотом, но для эксплуатации которого по требованию ОГА КР необходимо наличие второго пилота, засчитывается не более 50 процентов полетного времени в качестве второго пилота в суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства пилота более высокого класса.  ОГА КР может разрешить полностью засчитать это полетное время в суммарном времени налета, если воздушное судно оборудовано для выполнения полета вторым пилотом и эксплуатируется многочленным экипажем.  3) Полетное время, в течение которого обладатель свидетельства пилота выполняет функции второго пилота воздушного судна, сертифицированного для эксплуатации со вторым пилотом, засчитывается полностью в суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.  4) Полетное время, в течение которого обладатель свидетельства пилота выступает в качестве командира воздушного судна под наблюдением, засчитывается полностью в суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.  **30. Ограничение прав пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращение действия прав членов экипажа, достигших 65-летнего возраста.**  1) ОГА КР, выдающее свидетельства, не допускает:   * командира воздушного судна 60 летнего возраста к выполнению полётов если возраст другого пилота превышает 60 лет; * командира воздушного судна к выполнению полётов, если возраст составляет 65 лет; * второй пилот не допускается к выполнению полётов, если возраст составляет 65 лет. * обладатели свидетельств штурмана, бортинженера (бортмеханика), бортрадиста, бортоператора не допускаются к выполнению своих функций, если они достигли 65-летнего возраста.   **31. Профессиональная подготовка инспекторов Органа гражданской авиации Кыргызской Республики по специальности «Пилот».**  1) Инспектор ОГА КР, обладающий свидетельством пилота, поддерживает соответствующий уровень профессиональной подготовки (квалификации) в соответствии с утвержденной программой подготовки эксплуатантов воздушных судов и требованиями настоящих Правил:   * проходить обучение на курсах по поддержанию профессионального уровня; * проходить подготовку на авиационных тренажёрах; * проходить лётную подготовку с эксплуатацией авиационной техники; * в соответствии с квалификационной отметкой и типом воздушного судна, а также руководства по производству полётов эксплуатанта приобретать и поддерживать опыт, умения и навыки выполнения полёта в объёме не менее 20 часов в месяц календарного года на воздушных судах эксплуатанта.   **32. Свидетельство пилота - студента.**  1) Пилот-студент отвечает требованиям, установленным ОЛГА КР. При установлении таких требований ОГА КР принимает меры, чтобы при прохождении программы подготовки пилотами-студентами не приводило к созданию аварийных или внештатных ситуаций влияющих на безопасность полётов.  2) Пилот-студент допускается к самостоятельным полетам только под контролем или по разрешению официально утвержденного пилота-инструктора.  3) Пилот-студент не допускается к самостоятельному пилотированию воздушного судна на международных рейсах без специального или общего соглашения между заинтересованными государствами.  4) ОГА КР не допускает пилота-студента к самостоятельным полетам, если у него нет действующего медицинского заключения второго класса.  **33. Свидетельство пилота любителя. Общие требования, предъявляемые при выдаче свидетельства на такие виды воздушных судов, как самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы.**  1) Возраст: кандидат не моложе 17 лет.  2) Знания: кандидат обладает уровнем знаний, соответствующим правам, предоставляемым владельцу свидетельства пилота-любителя, и соответствует виду воздушного судна, для которого выдается свидетельство, по крайней мере в следующих областях:  а) Воздушное право:   * правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства пилота-любителя; * правила полетов; * порядок установки высотомера; * соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;   б) Общие знания по воздушным судам применительно к самолетам, дирижаблям, вертолетам и воздушным судам с системой увеличения подъемной силы:   * принципы эксплуатации и работы двигателей, систем и приборного оборудования; * эксплуатационные ограничения соответствующих видов воздушных судов и двигателей; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа; * для вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод), где это применимо; * для дирижаблей: физические характеристики и практическое применение газов.   в) Летные характеристики и планирование:   * влияние загрузки и распределения массы на летные характеристики; расчеты массы и центровки; * использование и практическое применение параметров взлетных, посадочных и других характеристик; * предполетное планирование и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по ПВП на частных воздушных судах; * подготовка и заполнение планов полета ОВД; * соответствующие правила обслуживания воздушного движения; * порядок донесений о местоположении; * порядок установки высотомера; * выполнение полетов в районах с интенсивным движением.   г) Возможности человека:   * возможности человека, включая принципы КУО.   д) Метеорология:   * применение основ авиационной метеорологии и правил получения и использования метеорологической информации; * измерение высоты; * опасные метеорологические условия.   е) Навигация.   * практические аспекты навигации и методы счисления пути; * пользование аэронавигационными картами.   ж) Эксплуатационные правила.   * применение методов КУО в эксплуатационной обстановке; * порядок установки высотомера; * использование аэронавигационной документации, такой как АIР, NОТАМ, авиационные коды и сокращения; * соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений; * в случае вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях, земной резонанс, срыв на отступающей лопасти, динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; * правила обеспечения безопасности при полетах в ВМУ.   з) Основы полета.  и) Радиотелефония:   * правила ведения связи и фразеология применительно к полетам по ПВП; * действия при отказе связи.   3) Умения.  а) Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида полеты и маневры, со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота - любителя, а также умение:   * распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки. * управлять воздушным судном в пределах его ограничений; * плавно и точно выполнять все маневры; * принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете; * применять знания в области навигации; * постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра.   4) Годность по состоянию здоровья: кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.  5) При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 6, 7, 8, 10 и 21 свидетельство пилота-любителя дает право выполнять функции, но не за плату, командира или второго пилота воздушного судна соответствующего типа, выполняющего не коммерческие полеты.  6) Прежде чем осуществлять права ночью, обладатель свидетельства проходит обучение на воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением с инструктором. Это обучение включает:   * выполнение полетов в ночное время (взлеты, посадки); * практические аспекты использования навигационного оборудования кабины воздушного судна; * методы счисления пути; * использование полетных карт и сборников аэронавигационной информации.   7) Опыт: кандидат имеет налет не менее 45 часов в ходе прохождения утвержденного курса подготовки в качестве пилота самолета, соответствующей запрашиваемой квалификационной отметкой.  8) ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (45 часов) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором:   * на FSTD, время полетов на таком тренажере не превышает 5 часов при общем налете не менее 40 часов или; * на заявленном типе воздушного судна, время полетов не превышает 5 часов при общем налете не менее 40 часов или; * тренаж в кабине, время тренажа не превышает 5 часов при общем налете не менее 45 часов.   9) Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушного судна другого типа, ОГА КР определяет приемлемость учета этого налета. При положительном решении налет на самолете будет учтен к требуемому налёту на самолёте, а налет на вертолете - к требуемому налёту на вертолёте, что может привести к возможному снижению требований абзаца 8 к времени налета.  10) Кандидат имеет не менее 10 часов самостоятельного налета на самолетах под руководством уполномоченного пилота-инструктора в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой, включая 5 часов самостоятельного налета по маршруту. При этом, по крайней мере, один полет выполнен по маршруту протяженностью не менее 270 км (150 миль) с посадкой до полной остановки на двух различных аэродромах.  11) Кандидат прошел летную подготовку на самолетах в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта соответствующий требованиям, предъявляемых к пилоту любителю, как минимум в следующих областях:   * распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок; * предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание самолета; * аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений; * управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров; * полеты на критически низких воздушных скоростях; распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него; * полеты на критически высоких воздушных скоростях; определение и выход из крутого снижения по спирали; * взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре; * взлеты с коротким разбегом (с укороченной летной полосы и с учетом высоты пролета препятствий); посадки на аэродром ограниченных размеров; * полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180о в горизонтальной плоскости; * полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути, и, при наличии, радионавигационных средств; * работа в аварийном режиме, включая имитацию неисправностей бортового оборудования; * полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения, правил радиотелефонной связи и фразеологии; * правила ведения связи и фразеология.   Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в пункте 33 абзац 11 (полёт по ППП) и летная подготовка в ночное время с инструктором на самолетах с двойным управлением, указанная в пункте 33 абзац 6, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование самолетом по ППП.  12) Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационных отметок для пилотов вертолета.  а) Кандидат имеет налет не менее 45 часов в ходе прохождения утвержденного курса подготовки в качестве пилота вертолёта в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой.  б) ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (45 часов) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором:   * на FSTD, время полетов на таком тренажере не превышает 5 часов при общем налете не менее 40 часов или; * на заявленном типе воздушного судна, время полетов не превышает 5 часов при общем налете не менее 40 часов или; * тренаж в кабине, время тренажа не превышает 5 часов при общем налете не менее 45 часов.   в) Если кандидат имеет налет в качестве пилота вертолёта другого типа, ОГА КР определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно возможную степень снижения требований абзаца 12 а) настоящего пункта к времени налета.  г) Кандидат имеет не менее 10 часов самостоятельного налета на вертолётах под руководством уполномоченного пилота-инструктора в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой, включая 5 часов самостоятельного налета по маршруту. При этом, по крайней мере, один полет выполняется по маршруту протяженностью не менее 270 км (150 миль) с посадкой до полной остановки на двух различных аэродромах.  д) Кандидат прошел летную подготовку на вертолётах с двойным управлением по программе, включающей не менее 20 часов, под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилоту-любителю, как минимум, в следующих областях:   * распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок; * предполетная подготовка, включая расчет массы и центровки, осмотр и обслуживание вертолета; * аэродромное движение и полеты по схеме движения, методы и меры предотвращения столкновений; * управление вертолетом с помощью внешних визуальных ориентиров; * вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; * методы вывода из режима малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя; * маневрирование на земле и опробование двигателя; висение; * взлеты и посадки – в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном; * взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; * техника взлета и посадки в максимальном режиме; * производство полетов с площадок ограниченных размеров; * быстрые остановки; * полеты по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методов счисления пути и, при их наличии, радионавигационных средств, включая, по крайней мере, часовой полет; * действия в аварийной обстановке, включая имитацию неисправностей бортового оборудования; заход на посадку в режиме авторотации; * полеты на контролируемый аэродром, вылеты с такого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения; * правила ведения связи и фразеология.   е) Кандидат проходит лётное обучение полетам по приборам под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Пилот-инструктор обеспечивает получение кандидатом опыта полетов только по приборам, включая выполнение разворота на 180о в горизонтальной плоскости на вертолёте, оборудованном соответствующими приборами.  Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в пункте 33 абзац 11 и летная подготовка в ночное время с инструктором на вертолётах с двойным управлением, указанная в пункте 33 абзац 6, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование вертолетов по ППП.  13) Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для воздушного судна с системой увеличения подъемной силы  а) Опыт: кандидат имеет налет не менее 40 часов в качестве пилота воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. Орган, выдающий свидетельства, определяет приемлемость включения в этот общий налет (40 часов) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором:   * на FSTD, время полетов на таком тренажере не превышает 5 часов при общем налете не менее 40 часов или; * на заявленном типе воздушного судна, время полетов не превышает 5 часов при общем налете не менее 40 часов или; * тренаж в кабине, время тренажа не превышает 5 часов при общем налете не менее 40 часов.   б) Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов с системой увеличения подъёмной силы других типов, ОГА КР определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований абзаца 13а) (настоящего пункта) к времени налета.  в) Кандидат, имеющий не менее 10 часов самостоятельного налета на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы под руководством уполномоченного пилота - инструктора, включая 5 часов самостоятельного налета при выполнении полетов по маршруту, включая полет по маршруту протяженностью не менее 270 км (150 м. миль) с выполнением в ходе такого полета посадок до полной остановки на двух различных аэродромах.  г) Кандидат прошел летную подготовку на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы с двойным управлением по программе, включающей не менее 20 часов, под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилоту-любителю, по крайней мере, в следующих областях:   * распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок; * предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание воздушного судна с энергетической системой увеличения подъемной силы; * аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений; * управление воздушным судном с системой увеличения подъемной силы с помощью внешних визуальных ориентиров; * маневрирование на земле и опробование двигателей; * висение и выполнение безостановочных взлетов и набора высоты; * висение и непрерывный заход на посадку и посадка – в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном; * взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; * техника взлета и посадки в максимальном режиме; * производство полетов с площадок ограниченных размеров; * быстрые остановки; * полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180º в горизонтальной плоскости; * вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; * методы вывода из режимов малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя; * полеты по маршруту по визуальным ориентирам, методы счисления пути и использование, при их наличии, радионавигационных средств, включая выполнение полета в течение по крайней мере 1 часа; * действия в аварийной обстановке, включая имитацию отказов оборудования воздушного судна с системой увеличения подъемной силы; * восстановление тяги для авторотации и заход на посадку в режиме авторотации, где это применимо; * отказ трансмиссии и соединительного вала, где это применимо; * полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения; * правила ведения связи и фразеология.   Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в абзац г) (полёт только по приборам), и летная подготовка в ночное время с инструктором на воздушном судне с двойным управлением, указанная в пункте 33 абзац 6, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование воздушных судов с системой увеличения подъемной силы по ППП.  14) Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для дирижабля.  а) Кандидат имеет налет не менее 25 часов в качестве пилота на дирижаблях, включая, по крайней мере:   * 3 часа учебного полета по маршруту на дирижабле, включая полет по маршруту общей протяженностью не менее 45 км (25 м. миль); * выполнение 5 взлетов и 5 посадок до полной остановки на аэродроме, включая выполнение перед каждой посадкой полета по установленной схеме движения в зоне аэродрома; * 3 часа полета по приборам; * 5 часов полета в качестве пилота, выполняющего функции командира воздушного судна под контролем командира воздушного судна.   б) Кандидат прошел летную подготовку на дирижаблях с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает подготовку кандидата по крайней мере в следующих областях:   * распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок; * предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание дирижаблей; * выполнение маневров по наземным ориентирам; * аэродромное движение и полеты по схемам движения, правила и меры предосторожности, связанные с предотвращением столкновений; * методы и процедуры выполнения взлета, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы; * управление дирижаблем по внешним визуальным ориентирам; * взлеты, посадки и уход на второй круг; * техника взлета в максимальном режиме (с учетом пролета препятствий); * полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180о в горизонтальной плоскости; * навигация, полёт по маршруту с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств; * порядок действий в аварийной обстановке (распознавание утечек), включая имитацию отказов оборудования дирижабля; * правила ведения связи и фразеология.   Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в абзаце 14 б) (полёт только по приборам), и летная подготовка в ночное время с инструктором на дирижаблях с двойным управлением, указанная в пункте 33 абзац 6, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование дирижаблей по ППП.  **34. Свидетельство пилота коммерческой авиации.**  1) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.  2) Знания: Кандидат обладает уровнем знаний, соответствующим требованиям, предъявляемым к держателю свидетельства пилота коммерческой авиации, и соответствующим типу воздушного судна, для которого выдается свидетельство, по крайней мере, в следующих областях:  а) Воздушное право:   * правила и положения, относящиеся к обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации; * правила полетов; * соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения.   б) Общие знания по воздушным судам применительно к самолетам, дирижаблям, вертолетам и воздушным судам с системой увеличения подъемной силы:   * принципы эксплуатации и работы двигателей, систем и приборного оборудования; * эксплуатационные ограничения соответствующих видов воздушных судов и двигателей; * соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа; * использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов; * правила технического обслуживания планера, систем и двигателей соответствующих воздушных судов; * для вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод), где это применимо; * для дирижаблей: физические характеристики и практическое применение газов.   в) Летные характеристики, планирование и загрузка:   * влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна, расчеты массы и центровки; * использование и практическое применение взлетных, посадочных и других характеристик; * предполетное планирование и планирование полета по маршруту, соответствующее полетам по ПВП; * подготовка и заполнение планов полета ОВД; * соответствующие правила обслуживания воздушного движения; * порядок установки высотомера; * в случае дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: влияние грузов на внешней подвеске.   г) Возможности человека.   * возможности человека, включая принципы КУО;   д) Метеорология:   * понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; * правила получения и использование метеорологической информации перед полетом и во время полета, измерение высоты; * авиационная метеорология; * климатология соответствующих районов с учетом влияния на авиацию; * перемещение областей низкого и высокого давления; * структура атмосферных фронтов; возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия полета по маршруту, взлета и посадки; * причины, распознавание и последствия обледенения; порядок входа во фронтальную зону; обход района с опасными метеоусловиями.   е) Навигация:   * навигация, включая использование аэронавигационных карт, сборников аэронавигационной информации, приборов и навигационных средств; * понимание принципов и характеристик соответствующих навигационных систем; работа бортового оборудования; * в случае дирижаблей: использование, ограничения и эксплуатационная надежность авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для управления дирижаблем и навигации; * использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки; * опознавание радионавигационных средств; * принципы и характеристики автономных навигационных средств и систем, ориентированных на внешние средства; * работа бортового оборудования.   ж) Эксплуатационные правила:   * применение методов КУО в эксплуатационной обстановке; * использование аэронавигационной информации, такой, как АIР, NОТАМ, авиационные коды и сокращения; * порядок установки высотомера; * соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке; * эксплуатационные правила перевозки грузов; * потенциальный риск перевозки опасных грузов; * требования и практика инструктажа пассажиров по вопросам безопасности, включая меры предосторожности при посадке на воздушное судно и высадке; * в случае вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях; земной резонанс; срыв на отступающей лопасти; динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; правила обеспечения безопасности при полетах в ВМУ.   з) Основы полета.  и) Радиотелефония:   * правила ведения связи и фразеология при полетах по ПВП; * действия при отказе связи.   3) Умения: кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира воздушного судна процедуры и маневры, описанные в пункте 34 абзацах 7в, 8в, 9в, или 10в, соответствующей компетенции обладателя свидетельства пилота коммерческой авиации, и умение:   * распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки; * управлять воздушным судном в пределах его ограничений; * плавно и точно выполнять все маневры; * принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете; * применять знания в области воздушной навигации; * постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра.   4) Кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.  5) При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 6, 7, 8, 10 и 21 свидетельство пилота коммерческой авиации дает право:   * осуществлять все права обладателя свидетельства пилота – любителя воздушного судна соответствующего вида; * выполнять функции командира воздушного судна соответствующего вида при полетах, не связанных с коммерческими воздушными перевозками; * выполнять функции командира воздушного судна соответствующего вида при коммерческих воздушных перевозках, сертифицированного для полетов с одним пилотом; * выполнять функции второго пилота на воздушном судне соответствующего вида, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота; * в случае дирижаблей: пилотировать дирижабль по ППП.   6) Прежде чем осуществлять указанные в права ночью, обладатель свидетельства проходит летную подготовку в ночное время на воздушных судах соответствующего вида с двойным управлением, включая взлет, посадку и навигацию.  Примечание. Некоторые предоставляемые свидетельством привилегии ограничиваются по достижении их владельцами возраста 60 и 65 лет.  7) Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для категории самолета.  а) Опыт: кандидат имеет налет не менее 150 часов в ходе прохождения утвержденного курса подготовки в качестве пилота самолета. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (150 часов):   * 45 часов по программе пилота-любителя; * 80 часов – полёты по маршруту (time-building); * 10 часов – на FSTD с пилотом-инструктором для запрашиваемого типа воздушного судна; * 15 часов из них 10 часов по ППП.   б) Кандидат налетал на самолетах не менее:   * 70 часов в качестве КВС, если кандидат проходил утвержденный курс обучения; * 20 часов, выполняя полеты по маршруту в качестве КВС, включая полет по маршруту протяженностью не менее 540 км (300 м. миль) с выполнением в ходе этого полета посадок до полной остановки на двух различных аэродромах; * 10 часов в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 часов составляет время наземной тренировки по приборам; * если предполагается осуществление прав данного свидетельства ночью, то необходимо выполнить пять взлётов и пять посадок в течение 5 часов в ночное время в качестве КВС.   в) Кандидат прошел летную подготовку на самолетах в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой о классе и/или виде с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к коммерческому пилоту, в следующих областях:   * распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок; * предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание самолета; * аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений; * управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров; полет на критически низких скоростях; предотвращение штопора; распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него; * полеты с ассиметричной тягой при выдаче пилотам свидетельств или квалификационных отметок типа и класса самолетов с несколькими двигателями; * полеты на критически высоких воздушных скоростях, определение и выход из крутого снижения по спирали; * взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре; * взлеты с коротким разбегом (с укороченной летной полосы с учетом высоты пролета препятствий); посадки на аэродром ограниченных размеров; * основные маневры и выход из необычных угловых положений с помощью только основных пилотажных приборов; * полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута; * порядок действий и маневры в особых и аварийных условиях, включая имитацию отказов бортового оборудования; * полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения; * правила ведения связи и фразеология.   Примечание. Опыт полетов по приборам, в количестве 10 часов в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 часов составляет время наземной тренировки по приборам и опыт ночных полетов и летная подготовка на самолете с двойным управлением с инструктором, при отработке основных манёвров и выхода из необычных угловых положений с помощью только основных пилотажных приборов, не дают обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации права на пилотирование самолетов по ППП.  г) Кандидат проходит утвержденную ОГА КР подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них в реальных условиях полета.  8) Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для вертолета.  а) Опыт: кандидат имеет налет не менее 100 часов во время подготовки по утвержденной программе в качестве пилота вертолетов. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (100 часов) времени полетов, выполненных в качестве пилота под руководством инструктора на FSTD. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает 10 часов.  б) Кандидат налетал на вертолетах не менее:   * 35 часов в качестве КВС; * 10 часов, выполняя полеты по маршруту в качестве КВС, включая полет по маршруту с выполнением в ходе этого полета посадок в двух различных пунктах; * 10 часов, выполняя полеты по приборам, из которых не более 5 часов может составлять время наземной тренировки по приборам; * если предполагается использование прав данного свидетельства ночью, необходимо налетать 5 часов в ночное время, включая выполнение 5 взлетов и 5 посадок в качестве КВС.   в) Кандидат прошел подготовку на вертолетах с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к пилоту коммерческой авиации, по крайней мере в следующих областях:   * распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок; * предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание вертолета; * аэродромное движение и полеты по схемам движения, правила и меры предосторожности, связанные с предотвращением столкновений; * управление вертолетом с помощью внешних визуальных ориентиров; * вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режима малых оборотов несущего винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя; * маневрирование на земле и опробование двигателя; висение; взлеты и посадки – в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном; заходы на посадку по крутым траекториям; * взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; * использование площадок ограниченных размеров; быстрые остановки; * висение за пределами влияния земли; по мере необходимости, полеты с грузом на внешней подвеске; полет на большой высоте; * основные маневры в полете и вывод из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов; * полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута; * порядок действий в особых случаях и аварийной обстановке, включая имитацию неисправностей бортового оборудования; заход на посадку и посадка в режиме авторотации; * полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения; * правила ведения связи и фразеология.   Примечание. Опыт полетов по приборам, в количестве 10 часов, из которых не более 5 часов может составлять время наземной тренировки по приборам и прошедшему подготовку по выполнению манёвров в полёте и вывод из необычного углового положения при помощи только основных пилотажных приборов, опыт ночных полетов и лётная подготовка с инструктором на вертолете с двойным управлением, опыт ночных полётов в количестве 5 часов и выполненных 5 схем взлёта и захода на посадку в качестве КВС не дают обладателю свидетельства коммерческого пилота (вертолет) права на пилотирование вертолетов по ППП.  9) Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для воздушного судна с системой увеличения подъемной силы.  а) Опыт: кандидат налетал 150 часов в ходе обучения по утвержденной программе подготовки в качестве пилота воздушного судна. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налёт (150 часов), налёт выполненный с пилотом-инструктором на утверждённом FSTD.  б) Кандидат имеет налет не менее:   * 50 часов в качестве КВС; * 10 часов маршрутных полётов в качестве КВС, включая полет по маршруту протяженностью не менее 540 км (300 м. миль) с выполнением в ходе этого полета двух посадок до полной остановки на двух различных аэродромах; * 10 часов в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 часов составляет время наземной тренировки по приборам; * если предполагается осуществление пилотом прав свидетельства ночью, то 5 часов в ночное время, включая выполнение 5 взлетов и 5 посадок в качестве КВС.   в) Кандидат прошёл лётную подготовку под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к коммерческому пилоту, в следующих областях:   * распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок; * предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание воздушных судов; * аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений; * управление воздушным судном с помощью внешних визуальных ориентиров; * вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; * методы вывода из режима малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя; * маневрирование на земле и опробование двигателей; висение и выполнение безостановочных взлетов и набора высоты; висение и выполнение непрерывного захода на посадку и посадки – в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном; заходы на посадку по крутым траекториям; * взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки на максимальном режиме; производство полетов с площадок ограниченных размеров; быстрые остановки; * висение за пределами влияния земли; по мере необходимости выполнение полетов с грузом на внешней подвеске; полет на большой высоте; * основные маневры в полете и вывод из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов; * полеты по маршрутам с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств, включая выполнение полета в течение по крайней мере 1 часа; * порядок действий в аварийной обстановке, включая имитацию отказов оборудования воздушных судов; * тяга для перехода к авторотации и заход на посадку в режиме авторотации, где это применимо; * отказ трансмиссии и соединительного вала, где это применимо; * полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения; * правила ведения связи и фразеология.   Примечание. Опыт полетов по приборам, по схемам аэродромного движения, методы и меры предотвращения столкновений. Опыт в выполнении основных манёвров в полёте и вывод из необычного углового положения только по основным пилотажным приборам и опыт ночных полетов, и летная подготовка с инструктором на воздушном судне с двойным управлением, при налёте 5 часов ночью с выполнением 5 взлётов и 5 посадок в качестве КВС не дают обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации права на пилотирование воздушных судов с системой увеличения подъемной силы по ППП.  10) Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для дирижабля.  а) Опыт: кандидат имеет налёт не менее 200 часов в качестве пилота.  б) Кандидат налетал не менее:   * 50 часов в качестве пилота дирижаблей; * 30 часов на дирижаблях в качестве КВС или КВС под наблюдением, из них не менее:   + 10 часов это полеты по маршрутам, и   + 10 часов это полеты в ночное время; * 40 часов это полеты по приборам; * 20 часов летной подготовки на дирижаблях.   в) Кандидат прошел летную подготовку на дирижаблях с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к коммерческому пилоту, по крайней мере в следующих областях:   * распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок. * предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание дирижаблей; * аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений; * методы и правила выполнения взлета, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийных условиях и используемые сигналы; * управление дирижаблем с помощью внешних визуальных ориентиров; * распознавание утечки; * взлеты и посадки в нормальных условиях; * взлеты с коротким разбегом (с укороченной взлетной полосы с учетом высоты пролета препятствий); посадки на аэродром ограниченных размеров; * полет по ППП; * полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств, если таковые имеются; * порядок действий в аварийных условиях, в том числе при имитации отказов бортового оборудования; * полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения; * правила ведения связи и фразеология.   **35. Свидетельство пилота многочленного экипажа (MPL) применительно к самолёту**.  1) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.  2) Знания: кандидат отвечает, как минимум требованиям, для свидетельства линейного пилота применительно к соответствующему виду самолета, после прохождения соответствующего курса подготовки.  3) Подготовка в области требований к базовым знаниям тесно связана с подготовкой в области требований к базовым умениям.  4) Умения: кандидат продемонстрировал базовые навыки, необходимые для выполнения требований для пилота, управляющего воздушным судном, и пилота, осуществляющего мониторинг, на уровне, требуемом для выполнения функций второго пилота на самолетах с газотурбинными двигателями, сертифицированных для выполнения полетов по ПВП и ППП с экипажем в составе не менее двух пилотов.  5) Кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.  6) При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 6, 7, 8, 9, 10 и 21, свидетельство пилота многочленного экипажа дает право:   * осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя самолета; * осуществлять права согласно квалификационной отметке о праве на полеты по приборам в составе многочленного экипажа; * выполнять функции второго пилота при выполнении полетов на самолете, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота.   7) Перед осуществлением прав обладателя квалификационной отметки о праве на полеты по приборам на самолете с одним пилотом, обладатель свидетельства демонстрирует способность выполнять функции КВС при полетах с одним пилотом исключительно по приборам применительно к соответствующему виду самолета.  8) Прежде чем осуществлять права обладателя свидетельства пилота коммерческой авиации для выполнения полетов на самолете с одним пилотом, обладатель свидетельства:   * налетал 70 часов на самолетах в качестве КВС или не менее 10 часов в качестве КВС и плюс 60 часов КВС под наблюдением; * налетал в качестве КВС 20 часов, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 10 часов в качестве КВС и 10 часов в качестве КВС под наблюдением, в том числе полет по маршруту протяженностью не менее 540 км (300 м. миль), в ходе которого выполняются две посадки с полной остановкой на двух аэродромах; * соответствует требованиям, предъявляемым при выдаче свидетельства коммерческого пилота соответствующего вида самолета.   9) Опыт: кандидат прошел обучение по утверждённой программе, налетал не менее 240 часов, включая выполнение реальных полетов и подготовку на тренажере в качестве пилота, управляющего воздушным судном, и в качестве пилота, осуществляющего мониторинг.  а) Опыт полетов в реальных условиях включает по крайней мере соблюдение всех требований к опыту, по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них, полеты в ночное время и полеты исключительно по приборам.  б) Опыт полетов в реальных условиях включает требования к опыту по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них, полеты в ночное время и полеты исключительно по приборам. Кандидат получил необходимый опыт на самолете с газотурбинными двигателями, сертифицированном для выполнения полетов с экипажем из не менее двух пилотов, или на учебно-тренировочном устройстве, имитирующем условия полета, утвержденном для этой цели ОГА КР.  10) Летная подготовка  а) Кандидат закончил программу утвержденной подготовки.  б) Кандидат прошел подготовку на самолетах с двойным управлением, необходимую для выдачи свидетельства пилота многочленного экипажа.  **36. Свидетельство линейного пилота. Общие требования, предъявляемые при выдаче свидетельства для самолёта, вертолёта и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы.**  1) Возраст: кандидат не моложе 21 года.  2) Знания: кандидат имеет уровень знаний, соответствующий правам, предъявляемым держателю свидетельства линейного пилота и соответствует виду (категории) воздушного судна, на которое выдается свидетельство, по крайней мере в следующих областях:  а) Воздушное право:   * правила и положения применительно к обладателю свидетельства линейного пилота; * соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения.   б) Общие знания по воздушным судам применительно к самолетам, вертолетам и воздушным судам с системой увеличения подъемной силы:   * общие характеристики и ограничения электрических, гидравлических систем, системы наддува и других систем воздушного судна; системы управления полетом, включая автопилот и автостабилизацию; * принципы работы, правила эксплуатации и ограничения двигателей воздушных судов; влияние атмосферных условий на характеристики двигателей; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа; * правила эксплуатации и ограничения соответствующих видов воздушных судов; влияние атмосферных условий на летно-технические характеристики воздушных судов согласно соответствующим эксплуатационным данным из руководства по летной эксплуатации; * использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов; * пилотажные приборы; компасы, поворотная ошибка и ошибка из-за воздействия ускорения; гироскопические приборы, эксплуатационные ограничения и воздействие прецессии; правила и порядок действий при отказах различных пилотажных приборов и электронных индикаторов; * правила технического обслуживания планеров, систем и двигателей соответствующих воздушных судов; * для вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод).   в) Летные характеристики, планирование и загрузка:   * влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна; расчеты массы и центровки; * использование и практическое применение параметров взлетных, посадочных и других характеристик, включая правила управления в крейсерском режиме; * предполетное планирование и оперативное планирование полета по маршруту, подготовка и представление планов полета ОВД; соответствующие правила обслуживания воздушного движения; порядок установки высотомера; * в случае вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: влияние грузов на внешней подвеске на характеристики управляемости.   в) Возможности человека:   * возможности человека включая принципы КУО.   г) Метеорология:   * понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; коды и сокращения; правила получения и использование метеорологической информации перед полетом и во время полета; измерение высоты; * авиационная метеорология; климатология соответствующих районов, ее влияния на авиацию; перемещение областей низкого и высокого давления, структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, влияющие на условия взлета, полета по маршруту и посадки; * причины, распознавание и последствия обледенения; порядок входа во фронтальную зону; обход районов с опасными метеоусловиями; * в случае самолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: практические знания метеорологии на больших высотах, включая понимание и использование метеосводок, карт и прогнозов; струйные течения.   д) Навигация:   * воздушная навигация, включая использование аэронавигационных карт, радионавигационных средств и систем зональной навигации; особые навигационные требования в отношении полетов по маршрутам большой протяженности; * использование, ограничения и эксплуатационная надежность авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для управления воздушным судном и навигации; * использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки; * принципы и характеристики автономных навигационных систем и систем, ориентированных на внешние средства; работа бортового оборудования.   е) Эксплуатационные правила:   * применение методов КУО в эксплуатационной обстановке; * понимание и использование аэронавигационной документации, такой, как АIР, NОТАМ, авиационные коды и сокращения; * меры предосторожности и действия в аварийной обстановке; правила безопасности; * эксплуатационные правила грузовых перевозок и перевозки опасных грузов; * требования и практика инструктажа пассажиров по вопросам безопасности, включая меры предосторожности при посадке на воздушное судно и высадке; * в случае вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях; земной резонанс; срыв на отступающей лопасти; динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; правила обеспечения безопасности при полетах в ВМУ.   ж) Основы полета:   * основы полета;   з) Радиотелефония:   * правила ведения связи и фразеология; действия при отказе связи.   и) Кандидат на получение свидетельства линейного пилота (самолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) отвечает требованиям к знаниям, предъявляемым при внесении квалификационной отметке о праве на полеты по приборам для самолёта, дирижабля, вертолёта и воздушного судна с системой увеличения подъёмной силы.  4) Умения: кандидат продемонстрировал способность выполнять полёты в качестве командира воздушного судна соответствующего типа, эксплуатация которого требует наличия второго пилота, включая следующие процедуры и маневры:   * предполетную подготовку, включая подготовку эксплуатационного плана полета, заполнение и представление плана полета службе воздушного движения; * обычные схемы полетов и маневры на всех этапах полета; * порядок действий в особых и аварийных случаях и маневры, связанные с отказами и неисправностями такого оборудования, как двигатели, системы и планер; * порядок действий в случаях потери трудоспособности членами экипажа и взаимодействие в экипаже, включая распределение задач по пилотированию, координацию действий членов экипажа и использование контрольных карт; * в случае самолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы: порядок действий и маневры при выполнении полетов по ППП, включая полеты с имитацией отказа двигателя; * в случае самолета: кандидат продемонстрировал способность выполнять действия и маневры, в качестве командира самолета с несколькими двигателями (подготовка и предоставление плана полёта ОВД, обычные схемы полётов и манёвров на всех этапах полёта, порядок действий в особых и аварийных ситуациях, связанные с отказами планера или его систем); * кандидат демонстрирует способность выполнять процедуры и маневры, со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым обладателю свидетельства линейного пилота, а также умение: распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки; * плавно и точно осуществлять ручное управление самолетом в пределах его ограничений на постоянной основе таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра; * управлять самолетом в режиме автоматизации, соответствующем этапу полета, и быть в курсе активного режима автоматизации; * точно выполнять порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях на всех этапах полета; * принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять, включая процесс принятия взвешенных решений и осведомленность о воздушной обстановке; * поддерживать действенное общение с другими членами летного экипажа и продемонстрировать способность эффективно выполнять процедуры на случай потери трудоспособности членами экипажа и обеспечения координации членов экипажа, включая распределение задач по пилотированию, координацию действий членов экипажа, соблюдение SOP и использование контрольных карт.   5) Годность по состоянию здоровья: кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.  6) Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав.  а) При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 8, 9, 10, 21, свидетельство линейного пилота дает право:   * осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя и пилота коммерческой авиации воздушного судна соответствующего вида, а применительно к свидетельству для самолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы – права по квалификационной отметке о праве на полеты по приборам; и * выполнять функции командира воздушного судна соответствующего вида при коммерческих воздушных перевозках и любого самолета, сертифицированного для полетов более чем с одним пилотом.   б) Если обладатель свидетельства линейного пилота ранее имел только свидетельство пилота многочленного экипажа, то права, предоставляемые свидетельством линейного пилота, ограничиваются полетами в составе многочленного экипажа и, если обладатель не соответствует требованиям, установленным для пилота-любителя, пилота многочленного экипажа (MPL) или коммерческого пилота самолета, управляемого одним пилотом, то эти ограничения прав заносится в свидетельство.  в) Некоторые предоставляемые свидетельством права ограничиваются по достижении их владельцами возраста 60 и 65 лет.  7) Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для самолета.  а) Опыт:   * Кандидат имеет налёт не менее 1500 часов. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (1500 часов) времени полетов, выполненных с пилотом-инструктором на FSTD. Включаемое в общий налет время полетов на таком FSTD не превышает 100 часов, из которых не более 25 часов составляет налет на тренажере для отработки техники пилотирования или на тренажере для основной подготовки к полетам по приборам; * Кандидат имеет налёт не менее: 500 часов в качестве командира воздушного судна под наблюдением или 250 часов либо в качестве командира воздушного судна, либо не менее 70 часов из этого времени в качестве командира воздушного судна, а необходимое дополнительное время налета - в качестве командира воздушного судна под наблюдением; * Кандидат имеет налёт 200 часов, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 часов в качестве командира воздушного судна под наблюдением; * Кандидат имеет налёт 75 часов, выполняя полеты по приборам, из которых время наземной тренировки по приборам не превышает 30 часов; * Кандидат имеет налёт 100 часов, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота; * Если кандидат имеет налёт в качестве пилота воздушных судов других категорий, то ОГА КР определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований к времени налета.   б) Лётная подготовка.   * Кандидат прошел летную подготовку на самолете с двойным управлением, которая требуется для получения свидетельства коммерческого пилота и квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам или для получения свидетельства пилота многочленного экипажа.   8) Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для вертолета.  а) Опыт:   * Кандидат имеет налет не менее 1000 часов в качестве пилота вертолетов. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (1000 часов) времени полетов, выполненных в качестве пилота под руководством инструктора на FSTD. Включаемое в общий налет время полетов на таком FSTD не превышает 100 часов, из которых не более 25 часов составляют налет на тренажере для отработки техники пилотирования или на тренажере для основной подготовки к полетам по приборам; * Кандидат налетал не менее 250 часов в качестве командира воздушного судна либо не менее 70 часов из этого времени в качестве командира воздушного судна, а необходимое дополнительное время налета – в качестве командира воздушного судна под наблюдением; * Кандидат налетал 200 часов, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 часов в качестве командира воздушного судна под наблюдением; * Кандидат налетал 30 часов, выполняя полеты по приборам, из которых не более 10 ч может составлять время наземной тренировки по приборам; * Кандидат налетал 50 часов, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота; * Если кандидат имеет налет в качестве пилота вертолётов других типов, то ОГА КР определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований к времени налета.   б) Летная подготовка.   * Кандидат прошел летную подготовку согласно требованиям, к выдаче свидетельства коммерческого пилота вертолета; * Опыт полетов по приборам, в количестве 30 часов из которых не более 10 часов время наземной подготовки, и опыт ночных полетов, в количестве 50 часов в качестве КВС, не дают обладателю свидетельства линейного пилота (вертолёт) права на пилотирование вертолетов по ППП.   9) Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для воздушного судна с системой увеличения подъемной силы.  а) Опыт:   * Кандидат имеет налет не менее 1500 часов в качестве пилота воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (1500 часов) времени полетов, выполненных с пилотом - инструктором на FSTD; * Кандидат налетал на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы не менее 250 часов в качестве командира воздушного судна либо не менее 70 часов из этого времени в качестве командира воздушного судна, а необходимое дополнительное время налета – в качестве командира воздушного судна под наблюдением; * Кандидат налетал 100 часов, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 50 часов в качестве командира воздушного судна или в качестве второго пилота, выполняющего под контролем командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна; * Кандидат налетал 75 часов, выполняя полеты по приборам, из которых время наземной тренировки по приборам не может превышать 30 часов; * Кандидат налетал 25 часов, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота; * Если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других категорий, то ОГА КР определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований к времени налета.   б) Лётная подготовка.   * Кандидат проходит лётную подготовку с инструктором на воздушном судне с двойным управлением, которая требуется для получения свидетельства коммерческого пилота и для получения квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам.   **37. Квалификационная отметка о праве на полёты по приборам. Требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для самолета, дирижабля, вертолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы.**  1) Знания: кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, по крайней мере в следующих областях:  а) Воздушное право:   * правила и положения, касающиеся полетов по ППП; * соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения.   б) Общие знания по воздушным судам применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:   * использование, ограничения и пригодность к эксплуатации бортового электронного оборудования, электронных устройств и приборов, необходимых для управления и навигации воздушного судна при полете по ППП и в метеорологических условиях полета по приборам; использование и ограничения средств автоматизации; * компасы, поворотная ошибка и ошибка из-за воздействия ускорения; гироскопические приборы, эксплуатационные ограничения и воздействие прецессии; правила и порядок действий при неисправностях различных пилотажных приборов.   в) Лётные характеристики и планирование применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:   * предполетная подготовка и проверка, соответствующие ППП; * оперативное планирование полета; * подготовка и представление для целей ОВД планов полета по ППП; * порядок установки высотомера.   г) Возможности человека применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:   * возможности человека применительно к полетам на воздушных судах по приборам, включая принципы КУО.   д) Метеорология применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:   * применение авиационной метеорологии; * понимание и использование карт, сводок и прогнозов; * коды и сокращения; * правила получения и использование метеорологической информации; * измерение высоты; * причины, распознавание и последствия обледенения двигателей и планера; * правила прохода фронтальных зон; * обход опасных метеоусловий; * для вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: последствия обледенения несущего винта.   е) Навигация применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:   * практическая воздушная навигация с использованием навигационных систем; * использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки; * опознавание источников навигационной информации.   ж) Эксплуатационные правила применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:   * применение методов КУО в условиях эксплуатации; * понимание и использование аэронавигационной документации, такой, как АIР, NОТАМ, авиационные коды и сокращения, и карт вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам; * меры предосторожности и правила действий в аварийной обстановке; меры безопасности, связанные с полетами по ППП; критерии пролета препятствий.   з) Радиотелефония:   * правила ведения связи и фразеология, применяемые при полетах воздушных судов по ППП; * действия, при потере связи.   2) Умения:   * Кандидат продемонстрировал на воздушном судне, для которого он стремится получить квалификационную отметку о праве на полеты по приборам, способность выполнять схемы полета и маневры, с уровнем компетенции, соответствующим правам, предоставляемым обладателю данной квалификационной отметки, а также умение: распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки; * Управлять воздушным судном запрашиваемого вида в пределах его ограничений; * Плавно и точно выполнять все маневры; * Принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете; * Применять знания в области воздушной навигации; * Постоянно управлять воздушным судном таким образом, чтобы обеспечивать успешное выполнение схемы полета или маневра; * Кандидат продемонстрировал способность выполнять полет на многодвигательных воздушных судах соответствующего вида исключительно по приборам при одном неработающем двигателе или с имитацией одного неработающего двигателя, если предполагается осуществлять права, предоставляемые квалификационной отметкой о праве на полеты по приборам, на таких воздушных судах; * Для приобретения опыта и проверки умений для получения квалификационной отметки о праве полётов по приборам применяется FSTD утверждённый ОГА КР.   3) Годность по состоянию здоровья:   * Кандидаты, обладающие свидетельством пилота-любителя, проходят проверку остроты слуха на основании требований, предъявляемых к слуху при выдаче медицинского заключения первого класса; * Кандидаты, обладающие свидетельством пилота-любителя, проходят проверку на основании требований к физическому и психическому состоянию, а также требованиям к зрительному восприятию для выдачи медицинского заключения первого класса.   4) Права обладателя квалификационной отметки и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав.  а) При условии соответствия указанным в пунктах 6, 7 и 21 требованиям обладатель квалификационной отметки о праве на полеты по приборам для конкретного вида воздушных судов имеет право пилотировать воздушные суда этого вида по ППП.  б) Прежде, чем осуществлять эти права на многодвигательных воздушных судах, обладатель квалификационной отметки продемонстрировал способность выполнять полет на многодвигательных воздушных судах соответствующего вида исключительно по приборам при одном неработающем двигателе или с имитацией одного неработающего двигателя.  в)Пилоты могут осуществлять совместные права согласно квалификационной отметки о праве на полеты по приборам на воздушных судах нескольких видов (но не более двух видов), если они отвечают требованиям по каждому виду.  5) Опыт.  а) Кандидат имеет свидетельство пилота-любителя или коммерческого пилота запрашиваемого вида воздушных судов.  б) Кандидат налетал не менее:   * 50 часов, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушных судов на типах, приемлемых для ОГА КР, из которых не менее 10 часов – на воздушных судах запрашиваемого вида, и * 40 часов, выполняя полеты по приборам на воздушных судах, из которых не более 20 часов (или 30 часов в тех случаях, когда используется пилотажный тренажер) могут составлять время наземной тренировки по приборам. Наземная тренировка осуществляется под руководством уполномоченного инструктора.   6) Летная подготовка.  а) Из требуемого налёта в 40 часов по приборам кандидат налетал не менее 10 часов во время прохождения лётной подготовки на воздушных судах запрашиваемого вида с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к обладателю квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, по крайней мере в следующих областях:   * предполетная подготовка, включая использование руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа и соответствующих документов по обслуживанию воздушного движения при подготовке плана полета по ППП; * предполетный осмотр, использование контрольных перечней, проверки перед рулением и взлетом; * порядок действий и маневры при выполнении полетов по ППП в нормальных, особых и аварийных условиях, включая, по крайней мере, следующее: * переход на полет по приборам после взлета; * стандартные схемы вылета и прибытия по приборам; * схемы полета по ППП по маршруту; * полет в зоне ожидания; * заходы на посадку по приборам при установленных минимумах; * порядок ухода на второй круг; * посадки после выполнения заходов на посадку по приборам; * маневры в полете и конкретные лётные характеристики.   б) Если предполагается, что предоставляемые квалификационной отметкой права на выполнение полетов по приборам будут осуществляться на воздушном судне с несколькими двигателями, то кандидат проходит летную подготовку на таком воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта по управлению воздушным судном соответствующего вида по приборам с одним неработающим двигателем или с имитацией одного неработающего двигателя.  **38. Квалификационная отметка пилота-инструктора самолётов, дирижаблей, вертолётов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. Требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки.**  1) Знания: кандидат отвечает требованиям к знаниям, предъявляемым при получении свидетельства пилота коммерческой авиации в соответствии с видом воздушного судна, указанным в свидетельстве. Кроме того, кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю отметки пилота-инструктора, по крайней мере в следующих областях:   * методика практического обучения; * оценка успеваемости обучающихся по предметам, по которым осуществляется наземная подготовка; * процесс усвоения материала; * элементы эффективного обучения; * оценка и проверка знаний обучающихся, теория обучения; * разработка программы подготовки; * планирование урока; * методика аудиторного обучения; * использование учебных пособий, включая при необходимости FSTD; * анализ и исправление ошибок, обучающихся; * возможности человека применительно к летной подготовке, включая принципы КУО; * опасность, связанная с имитацией выхода из строя систем и отказов на воздушном судне.   2) Умения: кандидат продемонстрировал способность обучать областях, в которых он намерен проводить летную подготовку, и на тех видах и классах воздушных судов, по которым предусматривается осуществление прав пилота-инструктора, включая, предполетный инструктаж, разбор полетов и наземную подготовку.  3) Опыт - кандидат отвечает требованиям к опыту, предъявляемым при получении свидетельства пилота коммерческой авиации:   * налёт 150 часов по утверждённой программе для самолёта; * налёт 100 часов по утверждённой программе для вертолёта; * налёт 150 часов по утверждённой программе для воздушного судна с системой увеличения подъёмной силы; * налёт не менее 200 часов для дирижабля.   4) Летная подготовка - под руководством назначенного ОГА КР пилота-инструктора кандидат:   * проходит курс обучения по методике ведения летной подготовки, включая демонстрацию операций, методы практического обучения, распознавание и исправление ошибок, обучающихся; и * применяет на практике методику выполнения маневров и схем полета, по которой он намерен проводить летную подготовку.   5) Права обладателя квалификационной отметки и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав.  а) При условии соблюдения требований пунктов 6 и 21 обладатель квалификационной отметки пилота-инструктора имеет право:   * контролировать самостоятельные полеты пилотов-студентов; и * проводить летную подготовку, для выдачи свидетельств пилота-любителя и пилота коммерческой авиации, внесения квалификационной отметки о праве на полеты по приборам и квалификационной отметки пилота-инструктора.   б) При условии, что пилот-инструктор:   * имеет свидетельство и квалификационную отметку о праве проводить подготовку по соответствующему типу воздушных судов; * имеет свидетельство и квалификационную отметку, для выполнения функций командира воздушного судна, по которому ведется подготовка; * имеет квалификационную отметку пилота-инструктора, подтвержденной отметкой в свидетельстве; * для проведения подготовки на получение свидетельства пилота многочленного экипажа кандидат отвечает квалификационным требованиям для инструктора.   **39. Свидетельство пилота-планериста. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельств.**  1) Возраст: кандидат не моложе 16 лет.  2) Знания: кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-планериста, по крайней мере в следующих областях:  а) Воздушное право:   * правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства пилота-планериста; * правила полетов; * соответствующие практики и правила обслуживания воздушного движения.   б) Общие знания по воздушным судам:   * принципы работы систем и приборного оборудования планеров; * эксплуатационные ограничения планеров; * соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа.   в) Летные характеристики, планирование и загрузка:   * влияние загрузки и распределения массы на летные характеристики; учет массы и центровки; * использование и практическое применение параметров стартовых, посадочных и других характеристик; * предполетное планирование и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по ПВП; * соответствующие правила обслуживания воздушного движения; * порядок установки высотомера; * выполнение полетов в районах с интенсивным движением.   г) Возможности человека:   * возможности человека применительно к пилоту-планеристу, включая принципы КУО.   д) Метеорология:   * применение основ авиационной метеорологии; * правила получения и использование метеорологической информации; * измерение высоты.   е)Навигация:   * практические аспекты воздушной навигации и методы счисления пути; * пользование аэронавигационными картами.   Ж) Эксплуатационные правила:   * использование аэронавигационной документации, такой как АIР, NОТАМ, авиационные коды и сокращения; * различные методы запуска и соответствующий порядок действий; * меры предосторожности и действия в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений.   з) Основы полета:   * основы полета применительно к планерам.   и) Кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-планериста, правил ведения связи и фразеологии, для выполнения полетов по ПВП, а также знание действий, предпринимаемых при потере связи.  3) Опыт:  а) Кандидат имеет не менее 6 часов налета в качестве пилота планера, включая 2 часа самостоятельного налета, в течение которых он выполнил не менее 20 взлетов и посадок;  б) Кандидат, имеющий налет в качестве пилота самолётов, ОГА КР определяет приемлемость учета такого налёта и, при положительном решении, степень возможного снижения требований к времени налёта.  в) Кандидат приобрел под соответствующим контролем опыт эксплуатации планеров, по крайней мере в следующих областях:   * предполетная подготовка, включая сборку и осмотр планера; * технические приемы и правила, применяемые при используемом методе старта, включая соответствующие ограничения воздушной скорости, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы; * полеты по схемам движения, методы и меры, применяемые для предотвращения столкновений; * управление планером с помощью внешних визуальных ориентиров; * полёт в эксплуатационном диапазоне режимов полёта; * распознавание начального и развившегося сваливания и вывод из него и из крутого снижения по спирали; * запуски, заходы на посадку и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре; * полеты по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути; * порядок действий в аварийной обстановке.   4) Умения: кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира планера полеты и маневры, указанные в абзаце 3в, на уровне квалификации, соответствующем правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-планериста, а также умение:   * распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки; * управлять планером в пределах его ограничений; * плавно и точно выполнять все маневры; * принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете; * применять знания в области воздушной навигации; * постоянно управлять планером таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра.   5) Годность по состоянию здоровья: кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.  6) Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав.   * При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 8, 9, 10 и 21, свидетельство пилота-планериста даёт право выполнять функции командира любого планера, если обладатель свидетельства имеет опыт применения используемого метода старта; * Если предполагается перевозка пассажиров, то обладатель свидетельства имеет налет не менее 10 часов в качестве пилота планеров.   **40. Свидетельство пилота свободного аэростата.**  1) Положения о свидетельстве пилота свободного аэростата применяются к свободным аэростатам, в которых используется горячий воздух или газ.  2) Возраст: кандидат не моложе 16 лет.  3) Знания: кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота свободного аэростата, по крайней мере в следующих областях:  а)Воздушное право:   * правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства пилота свободного аэростата; * правила полета; * соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения.   б) Общие знания по воздушным судам:   * принципы действия свободных аэростатов, систем и приборного оборудования; * эксплуатационные ограничения свободных аэростатов; * эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа; * физические характеристики и практическое применение газов, используемых в свободных аэростатах;   в) Летные характеристики, планирование и загрузка:   * влияние загрузки на летные характеристики; расчеты массы; * использование и практическое применение параметров стартовых, посадочных и других характеристик, включая влияние температуры; * предполетное планирование и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по ПВП; * соответствующие правила обслуживания воздушного движения, порядок установки высотомера, выполнение полетов в районах с интенсивным движением.   г) Возможности человека.   * возможности человека применительно к пилоту свободного аэростата, включая принципы КУО.   д) Метеорология:   * применение основ авиационной метеорологии, правила получения и использование метеорологической информации; * измерение высоты.   е) Навигация:   * практические аспекты воздушной навигации и методы счисления пути; * пользование аэронавигационными картами.   ж) Эксплуатационные правила:   * использование аэронавигационной документации, такой как АIР, NОТАМ, авиационные коды и сокращения; * соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода района опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений.   з) Основы полета:   * основы полета применительно к свободным аэростатам.   и) Кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота свободного аэростата, правил ведения связи и фразеологии, необходимых для выполнения полетов по ПВП и действий при потере связи.  4) Опыт:  а) Кандидат имеет налет не менее 16 часов в качестве пилота свободных аэростатов, включая по крайней мере 8 запусков и подъемов, из которых один самостоятельный.  б) Кандидат имеет опыт эксплуатации свободных аэростатов по крайней мере в следующих областях:   * предполетная подготовка, включая сборку, оснастку, наполнение, пришвартовывание и осмотр аэростата; * технические приемы и правила, применяемые при запуске и подъеме, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы; * методы и меры предотвращения столкновений; * управление свободным аэростатом с помощью внешних визуальных ориентиров; * распознавание режима быстрого спуска и выход из него; * полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути; * заходы на посадку и посадки, включая порядок обращения с аэростатом на земле; * порядок действий в аварийной обстановке.   в) Если права, предоставляемые свидетельством, будут осуществляться в ночное время, то кандидат получает соответствующий опыт эксплуатации аэростатов во время ночных полетов под надлежащим контролем.  г) Если предполагается перевозка пассажиров за плату или по найму, то обладатель свидетельства имеет не менее 35 часов налета, включая 20 часов в качестве пилота свободного аэростата.  5) Умения: кандидат продемонстрировал способность выполнять полеты и маневры в качестве командира свободного аэростата, указанные в абзаце 4б настоящего пункта, с уровнем компетенции, соответствующим правам, обладателя свидетельства пилота свободного аэростата, а также умение:  а) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;  б) управлять свободным аэростатом в пределах его ограничений;  в) плавно и точно выполнять все маневры;  г) принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;  д) применять знания в области воздушной навигации;  е) постоянно управлять свободным аэростатом, чтобы обеспечить успешное выполнения схемы полета или маневра.  6) Годность по состоянию здоровья - кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.  7) Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав.  а) При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 8, 9, 10, 21 или, когда предполагается перевозка пассажиров за плату или по найму, то обладатель свидетельства имеет налёт 35 часов, включая налёт в 20 часов пилота свободного аэростата. Свидетельство пилота свободного аэростата предоставляет право выполнять функции командира любого свободного аэростата, если обладатель свидетельства имеет опыт полетов на аэростатах, использующих горячий воздух или газ.  б) Перед осуществлением указанных прав ночью, обладатель свидетельства получает под контролем опыт эксплуатации в ночное время.  **§2. СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ВНЕШНИХ ПИЛОТОВ**  **41. Общие правила, касающиеся свидетельств и квалификационных отметок внешних пилотов.**  1) Сроки действия квалификационных отметок определяются ОГА КР.  2)Положения параграфа §2 главы 2 относятся только к международным полетам БПЛА  3) Лицо, не обладающее свидетельством внешнего пилота, выданным в соответствии с положениями данной главы, не допускается к выполнению функций внешнего командира воздушного судна или второго внешнего пилота для любого из следующих видов БПЛА:   * самолет; * дирижабль; * планер; * винтокрыл; * воздушное судно с системой увеличения подъемной силы; * свободный аэростат.   4) Информация о виде БПЛА вносится в свидетельство внешнего пилота в качестве квалификационной отметки о виде.  5) Кандидат соответствует требованиям к возрасту, опыту, летной подготовке, квалификации и состоянию здоровья, установленным для выдачи свидетельства и квалификационной отметки внешнего пилота, до получения свидетельства или квалификационной отметки внешнего пилота.  6) Кандидат на получение свидетельства или квалификационной отметки внешнего пилота демонстрирует, способом, определенным ОГА КР, соответствие требованиям к знаниям и умению, установленным для данного свидетельства или квалификационной отметки.  **42. Квалификационные отметки о виде.**  1) Квалификационные отметки о виде, если таковые предусматриваются, относятся к видам БПЛА, перечисленным в пункте 41 абзац 3.  2) Обладатель свидетельства внешнего пилота, претендующий на получение дополнительных квалификационных отметок о виде для включения в свидетельство, соответствует требованиям настоящих Правил в отношении прав, предусмотренных дополнительной квалификационной отметкой о виде БПЛА, которую он хочет получить.  **43. Квалификационные отметки о классе и типе.**  1) Квалификационная отметка о классе устанавливается для сертифицированных БПЛА предназначенных для полетов с одним внешним пилотом, и связанных с ними ПДП, имеющих сопоставимые характеристики управляемости, летно-технические и другие характеристики. Исключение составляют случаи, когда ОГА КР считает необходимой квалификационную отметку о типе.  2) Квалификационная отметка о типе устанавливается для БПЛА и связанных с ними ПДП, сертифицированных для полетов с минимальным экипажем, состоящим из двух внешних пилотов, или, когда ОГА КР считает ее необходимой.  3) Если вводится общая квалификационная отметка о типе, она применяется только к БПЛА с аналогичными характеристиками в части эксплуатационных процедур, систем и управления.  4) Если кандидат демонстрирует квалификацию, необходимую для выдачи первичного свидетельства внешнего пилота, в это свидетельство вносится отметка о виде и квалификационные отметки, соответствующие классу или типу БПЛА и связанному с ним ПДП, которые использовались в ходе этой демонстрации.  5) Условия, при которых требуется получение квалификационных отметок о классе и типе.  а) ОГА КР, выдавшее свидетельство, не допускает обладателя этого свидетельства к выполнению функций внешнего командира воздушного судна или внешнего второго пилота БПЛА и связанного с ним ПДП, если обладатель свидетельства не получил разрешения в виде:   * соответствующей квалификационной отметки о классе, предусмотренной в пункте 43 абзац 1; или * квалификационной отметки о типе, когда это требуется в соответствии с пунктом 43 абзац 2.   б) Если вносится квалификационная отметка о типе, ограничивающая права функциями внешнего второго пилота, или ограничивающая права функциями внешнего пилота только на крейсерском этапе полета, такое ограничение отражается в данной квалификационной отметке.  в) Если вносится квалификационная отметка о классе, ограничивающая права функциями внешнего пилота только на крейсерском этапе полета, такое ограничение отражается в квалификационной отметке.  г) Для учебных, испытательных или некоммерческих полетов с конкретной специальной целью ОГА КР вместо квалификационной отметки о классе или типе, предусмотренной пунктом 43 абзац 5а, может выдавать обладателю свидетельства внешнего пилота специальное письменное разрешение. Срок действия этого разрешения ограничивается временем, необходимым для завершения конкретного полета.  **44. Квалификационная отметка о типе.**  1) Кандидат продемонстрировал квалификацию, необходимую для выполнения безопасного полета БПЛА того класса, по которому он желает получить квалификационную отметку.  2) Кандидат:  а) приобрел под надлежащим контролем опыт на соответствующем типе БПЛА и связанном с ним ПДП и/или соответствующем FSTD в следующем:   * обычные схемы полета и маневры на всех этапах полета; * нештатные и аварийные процедуры и маневры, связанные с отказами или неисправностями оборудования, например, двигателя, линии С2, систем и планера; * правила полетов по приборам, включая правила захода на посадку по приборам, ухода на второй круг и посадки в обычных, нештатных и аварийных условиях, в том числе с имитацией отказа двигателя; * для выдачи квалификационной отметки о типе прошел подготовку по предотвращению попадания в сложные пространственные положения и выводу из них. * порядок действий при потере экипажем трудоспособности и порядок координации действий экипажа, включая распределение задач внешнего пилота; взаимодействие членов экипажа и использование контрольных карт.   б) продемонстрировал квалификацию, необходимую для безопасной эксплуатации соответствующего типа БПЛА и связанного с ним ПДП, а также навыки управления с использованием линии С2, относящиеся, к обязанностям внешнего командира воздушного судна или внешнего второго пилота.  **45. Использование FSTD для приобретения опыта и демонстрации квалификации.**  1) Использование FSTD для приобретения опыта или выполнения любого маневра, необходимого для демонстрации квалификации для получения свидетельства или квалификационной отметки внешнего пилота, утверждается ОГА КР, который гарантирует соответствие FSTD поставленной задаче.  2) Условия, при которых требуется получение разрешения на проведение подготовки для выдачи свидетельства внешнего пилота.  а) ОГА КР, выдавший свидетельство внешнего пилота, не допускает его обладателя к проведению подготовки, необходимой для выдачи свидетельства или квалификационной отметки, если такой обладатель не получил соответствующего разрешения от ОГА КР.  б) Соответствующее разрешение включает:   * квалификационную отметку инструктора БПЛА в свидетельстве внешнего пилота; или * разрешение на выполнение функции представителя официальной учебной организации, которой ОГА КР поручил осуществлять подготовку для выдачи свидетельств внешнего пилота; или * специальное разрешение ОГА КР, выдавшего свидетельство внешнего пилота.   3) ОГА КР не разрешает лицу проводить подготовку на FSTD, для выдачи свидетельства или квалификационной отметки внешнего пилота, если такое лицо:   * не имеет или не имело соответствующего свидетельства внешнего пилота; * не прошло соответствующей подготовки по БПЛА; * не имеет летного опыта; * не получило соответствующего разрешения от ОГА КР.   4) Учет полётного времени на БПЛА.  а) Внешнему пилоту-студенту засчитывается в налет всё время, в течение которого он выполнял полеты на БПЛА самостоятельно и с инструктором. Это время включается, для выдачи первоначального свидетельства внешнего пилота.  б) Обладателю свидетельства внешнего пилота засчитывается в налет полностью все время, в течение которого он выполнял полеты на БПЛА с инструктором. Это время включается в общее время налета на БПЛА, необходимое для повышения квалификации до внешнего командира воздушного судна.  в) Обладателю свидетельства внешнего пилота полностью засчитывается все время полетов на БПЛА различных типов, которое он выполнял самостоятельно, с инструктором, или в рамках получения новой квалификационной отметки.  г) Обладателю свидетельства внешнего пилота, выполняющему функции внешнего второго пилота БПЛА, сертифицированного для выполнения полётов с одним внешним пилотом, но для эксплуатации которого согласно требованию ОГА КР, необходимо наличие внешнего второго пилота, засчитывается не более 50 процентов полетного времени в качестве внешнего второго пилота БПЛА. Это время включается в общее время налета на БПЛА, необходимое для повышения его квалификации до внешнего командира воздушного судна. ОГА КР может разрешить полностью засчитать время налета в необходимое общее время налета на БПЛА, если БПЛА оборудован для выполнения полетов с внешним вторым пилотом и эксплуатируется многочленным экипажем  д) Полётное время, в течение которого обладатель свидетельства выполняет функции внешнего второго пилота БПЛА, сертифицированного для выполнения полетов с внешним вторым пилотом, засчитывается полностью, причём время налёта на этом БПЛА включается в общее время налёта на БПЛА, необходимого для повышения его квалификации до уровня внешнего командира воздушного судна.  е) Полётное время, в течение которого обладатель свидетельства внешнего пилота выполняет функции внешнего командира воздушного судна под наблюдением, засчитывается полностью во время налета на БПЛА, которое включается в общее время налёта, необходимого для повышения его квалификации до уровня внешнего командира воздушного судна.  ж) При обращении за получением новой квалификационной отметки обладателю свидетельства внешнего пилота засчитывается опыт налёта в качестве внешнего пилота БПЛА. ОГА КР определяет является ли этот опыт приемлемым и, при положительном решении, степень, в которой могут быть соответственно понижены требования к опыту для выдачи квалификационной отметки.  з) Необходимое время налета на БПЛА определяется на основе утвержденной программы квалификационной подготовки.  **46. Ограничение прав внешних пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращение действия прав, достигших 65-летнего возраста.**  ОГА КР, выдающее свидетельства внешним пилотам, не допускает их обладателей к выполнению функций пилота БПЛА, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, если обладатели свидетельств достигли 60-летнего возраста или если полёты выполняются с более чем одним пилотом, старше 65 лет.  **47. Внешний пилот-студент.**  1) Внешний пилот-студент отвечает требованиям, установленным ОГА КР. При установлении таких требований принимают меры к тому, чтобы осуществление внешними пилотами-студентами предоставленных прав не приводило к созданию ими угроз для безопасности полётов.  2) Внешний пилот-студент допускается к самостоятельному пилотированию БПЛА только под контролем или по разрешению официально утверждённого инструктора БПЛА.  3) Внешний пилот-студент не допускается к самостоятельному пилотированию БПЛА при выполнении международных полетов без специального или общего соглашения между заинтересованными государствами.  4) Годность по состоянию здоровья.  а) ОГА КР не допускает внешнего пилота-студента к самостоятельному пилотированию БПЛА, если этот пилот-студент не имеет действующего медицинского заключения третьего класса или первого класса.  б) Наличие медицинского заключения первого класса может быть важным для конкретных лиц в зависимости от условий их работы и обязанностей в контексте конкретного применения БПЛА.  **48. Свидетельство внешнего пилота.**  1)Положения параграфа §2 главы 2 относятся только к международным полетам БПЛА по ППП  2) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.  3) Знания: кандидат продемонстрировал уровень знаний, по крайней мере в перечисленных ниже областях, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства внешнего пилота, категории БПЛА и связанного с ним ПДП, информацию о которых предполагается включить в свидетельство внешнего пилота:  а) Воздушное право:   * правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства внешнего пилота; * правила полетов; * правила и положения, касающиеся выполнения полетов по ППП, соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения.   б) Общие знания по БПЛА:   * принципы эксплуатации и работы двигателей, систем и приборного оборудования; * эксплуатационные ограничения БПЛА соответствующего вида и двигателей; * соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа; * использование и проверка работоспособности соответствующего оборудования и систем БПЛА; * процедуры технического обслуживания планеров, систем и двигателей, соответствующих БПЛА; * для винтокрылов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод), где это применимо; * использование, ограничения и работоспособность бортового радиоэлектронного оборудования, электронных устройств и приборов, необходимых для осуществления контроля и навигации БПЛА по ППП и в приборных метеорологических условиях; * пилотажные приборы; гироскопические приборы, эксплуатационные ограничения и эффекты прецессии; порядок действий и процедур на случай отказов различных пилотажных приборов; * возможности БПЛА по обнаружению и уклонению от опасностей; * для дирижаблей: физические характеристики и практическое применение газов.   в) Общие знания по ПДП:   * принципы эксплуатации и функционирования систем и приборного оборудования; * использование и проверка работоспособности оборудования и систем, соответствующих ПДП; * процедуры на случай неисправностей.   г) Общие знания по линии С2:   * различные типы линий С2 и их эксплуатационные характеристики и ограничения; * использование и проверка работоспособности систем линии С2; * процедуры на случай сбоев в работе линии С2.   д) Летные характеристики, планирование и загрузка:   * влияние загрузки и распределения массы на управление БПЛА, пилотажные и летно-технические характеристики; * расчеты массы и центровки; * использование и практическое применение взлетных, посадочных и других технических характеристик; * предполетное планирование и планирование полета по маршруту БПЛА по ППП; * подготовка и представление планов полета ОВД по ППП; * соответствующие правила обслуживания воздушного движения; * порядок установки высотомера; * в случае дирижаблей, винтокрылов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: влияние внешней нагрузки на управление.   е) Возможности человека:   * возможности человека в части, касающейся БПЛА и полетов по приборам, включая принципы КУО.   ж) Метеорология:   * интерпретация и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; * использование и процедуры получения метеорологической, предполетной и полетной информации; * измерение высоты; * климатология соответствующих районов в части, касающейся элементов, оказывающих влияние на авиацию; * движение барических систем, структура фронтов и источник и характеристики особых явлений погоды, оказывающих влияние на условия взлета, полета по маршруту и посадки; * причины, выявление и влияние обледенения; процедуры прохождения фронтальных зон; * обход районов с опасными метеорологическими условиями; * в случае винтокрылов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: последствия обледенения несущего винта; * в случае полетов на больших высотах: практическая метеорология при выполнении полетов на больших высотах, включая интерпретацию и использование метеорологических сводок, карт и прогнозов; струйные течения.   з) Навигация:   * воздушная навигация, включая использование аэронавигационных карт, приборов и навигационных средств; * понимание принципов и характеристик соответствующих навигационных систем; * эксплуатация оборудования БПЛА; * использование, ограничения и работоспособность бортового радиоэлектронного и приборного оборудования, необходимых для управления и навигации; * применение, точность и надежность навигационных систем, используемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки; идентификация радионавигационных средств; * принципы и характеристики автономных навигационных систем и навигационных систем с внешним опорным сигналом; эксплуатация оборудования БПЛА.   и) Эксплуатационные правила:   * применение методов КУО в эксплуатационной обстановке. * интерпретация и использование аэронавигационной документации, такой как AIP, NOTAM, навигационные коды и сокращения и карты со схемами вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам; * порядок установки высотомера; * соответствующие меры предосторожности и порядок действий в аварийной обстановке; практика обеспечения безопасности полетов, связанная с выполнением полетов по ППП; * критерии пролета препятствий; * эксплуатационные правила для перевозки груза; потенциальные виды опасности, связанные с опасными грузами, и контроль за ними; * требования и практика проведения инструктажей по безопасности полетов для членов внешнего летного экипажа; * в случае винтокрылов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях, земной резонанс, срыв на отступающей лопасти, динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; правила обеспечения безопасности при ВМУ; * эксплуатационные правила передачи управления и координации; * эксплуатационные правила для штатной и нештатной работы линии С2.   к) Основы полета:   * основы полета.   л) Радиотелефония:   * правила ведения связи и фразеология; * действия при отказе связи.   4) Умения: кандидат продемонстрировал соблюдение всех требований к квалификации, по выдаче свидетельств, на уровне, необходимом для выполнения функций внешнего командира воздушного судна БПЛА в рамках соответствующей категории БПЛА и связанного с ним ПДП.  5) Если права внешнего пилота реализуются на многодвигательном БПЛА, кандидат демонстрирует способность выполнять полет по ППП при ухудшении характеристик силовой установки.  6) Годность по состоянию здоровья: кандидат имеет действующее медицинское заключение третьего или первого класса.  а) Наличие медицинского заключения первого класса может быть важным для конкретных лиц в зависимости от условий их работы и обязанностей в контексте конкретного применения БПЛА.  7) При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 6, 7, 8, 19 и 41, свидетельство внешнего пилота дает его обладателю право:  а) выполнять функции внешнего командира воздушного судна БПЛА и связанного с ним ПДП, сертифицированных для выполнения дистанционных полетов с одним пилотом;  б) выполнять функции внешнего второго пилота БПЛА и связанного с ним ПДП, для эксплуатации которых требуется наличие внешнего второго пилота;  в) выполнять функции внешнего командира воздушного судна БПЛА и связанного с ним ПДП, для эксплуатации которых требуется наличие второго внешнего пилота;  д) выполнять функции внешнего командира воздушного судна или внешнего второго пилота БПЛА при выполнении полетов по ППП.  е) Прежде чем осуществлять указанные права ночью, обладатель свидетельства внешнего пилота проходит летную подготовку с инструктором в ночное время на БПЛА и связанном с ним ПДП, включая взлет, посадку и навигацию.  8) Опыт.  а) Кандидат приобрел опыт в ходе прохождения подготовки по эксплуатации БПЛА и связанного с ним ПДП, позволяющий успешно продемонстрировать квалификацию, предусмотренную в пункте 48 абзац 4.  9) Подготовка для получения свидетельства внешнего пилота.  а) Для выполнения требований, предусмотренных свидетельством внешнего пилота, кандидат проходит утвержденный курс подготовки. Эта подготовка является квалификационной и, если необходимо, проводится в эксплуатационных условиях многочленного экипажа.  б) В ходе подготовки кандидат приобретает квалификацию и основные умения, необходимые для выполнения функций внешнего пилота БПЛА, сертифицированного для выполнения полетов по ППП.  в) Кандидат прошел подготовку для получения свидетельства внешнего пилота с использованием БПЛА и связанного с ним ПДП под руководством уполномоченного инструктора БПЛА.   * Инструктор БПЛА обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на всех этапах полета и во всех областях эксплуатационных режимов БПЛА, включая нештатные и аварийные условия, предотвращение попадания в сложные пространственные положения и выход из них для соответствующих категорий воздушных судов, а также полеты по ППП.   г) Если права внешнего пилота реализуются на многодвигательном БПЛА, кандидат проходит подготовку для получения свидетельства внешнего пилота с инструктором в приборных условиях соответствующего вида под руководством уполномоченного инструктора БПЛА.   * Инструктор БПЛА обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта пилотирования БПЛА соответствующего вида при неработающих двигателях или с имитацией неработающих двигателей.   **49. Квалификационная отметка инструктора БПЛА.**  1) Знания: кандидат демонстрирует способность проводить эффективную оценку знаний студентов, в рамках утвержденной учебной программы.  2) Кандидат успешно проходит подготовку и соответствует квалификационным требованиям, предъявляемыми утвержденной учебной организацией, которая аккредитована для проведения обучения по программам квалификационной подготовки.  3) В рамках учебной программы инструктора БПЛА основное внимание уделяют повышению квалификации в следующих областях:  а) квалификационных требований, предусмотренных программой подготовки внешних пилотов в соответствии с системой оценок, используемой эксплуатантом БПЛА или утвержденной учебной организацией;  б) в соответствии с результатами оценки и системой оценок эксплуатанта БПЛА или утвержденной учебной организации, проведение оценок посредством наблюдения за особенностями поведения, сбор объективной информации, касающейся наблюдаемых особенностей поведения, предусмотренные используемой системой квалификационных требований;  в) признание результатов деятельности, отвечающих квалификационным стандартам, и привлечение к ним внимания;  г) определение основных причин отклонений от ожидаемых нормативных показателей;  д) выявление ситуаций, которые могут привести к неприемлемому понижению уровня безопасности полетов.  4) Кандидат отвечает квалификационным требованиям, предъявляемым к выдаче свидетельства внешнего пилота надлежащего вида БПЛА и связанного с ним ПДП.  5) Кандидат продемонстрировал уровень квалификации, соответствующий правам, предоставляемым обладателю квалификационной отметки инструктора БПЛА по крайней мере в следующих областях:   * методика практического обучения; * оценка успеваемости студентов по тем предметам, по которым осуществляется наземная подготовка; * процесс усвоения материала; * элементы эффективного обучения; * принципы квалификационной подготовки, включая оценку студентов; * оценка эффективности программ подготовки; * планирование урока; * методика аудиторного обучения; * использование учебных пособий, включая, при необходимости, FSTD; * анализ и исправление ошибок студентов; * возможности человека применительно к БПЛА, полетам по приборам и подготовке для получения свидетельства внешнего пилота, включая принципы КУО и подготовка по БПЛА; * факторы опасности, связанные с имитацией отказов систем и неисправностей на воздушном судне.   6) Умения.  а) Кандидат прошел успешную официальную оценку квалификации до начала подготовки и оценки в рамках квалификационной учебной программы.  б) Оценка квалификации проводится в ходе практического учебного занятия по виду БПЛА и связанного с ним ПДП, по которым предусматривается осуществление прав инструктора БПЛА, включая, в соответствующих случаях, предполетный инструктаж, разбор полетов и наземную подготовку.  в) Оценка квалификации проводится лицом, назначенным ОГА КР.  7) Опыт.  а) Кандидат отвечает требованиям к выдаче свидетельства внешнего пилота, поддерживает уровень квалификации и отвечает требованиям к предыдущему опыту, предусмотренным для данного свидетельства.  б) Кандидат обладает достаточным уровнем подготовки и опыта для достижения требуемого уровня профессиональных навыков при выполнении всех необходимых задач, маневров, полетов, а также применении принципов и методов подготовки, соответствующих положениям пункта 48 абзац 9.  8) Подготовка для выдачи свидетельства внешнего пилота.  а) Под руководством назначенного ОГА КР инструктора БПЛА кандидат:   * прошел курс обучения по методике ведения подготовки по БПЛА, включая демонстрацию операций, методы практического обучения студентов, распознавание и исправление ошибок студентов; * применял на практике методику обучения выполнению тех маневров и схем полета, по которым он намерен проводить подготовку для выдачи свидетельства внешнего пилота.   9) Права обладателя квалификационной отметки инструктора БПЛА и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав.  а) Обладатель квалификационной отметки инструктора БПЛА имеет право:   * контролировать самостоятельные полеты внешних пилотов-студентов; * проводить подготовку, необходимую для выдачи свидетельства внешнего пилота и внесения квалификационной отметки инструктора БПЛА.   б) Обладатель квалификационной отметки инструктора БПЛА имеет:   * свидетельство и квалификационную отметку внешнего пилота о праве проводить подготовку по соответствующему виду БПЛА и связанному с ним ПДП; * свидетельство и квалификационную отметку внешнего пилота, необходимые для выполнения функций внешнего командира воздушного судна соответствующего вида БПЛА и связанного с ним ПДП, по которым ведется подготовка; * имеет права инструктора БПЛА, подтвержденные отметкой в свидетельстве внешнего пилота.   в) Для проведения подготовки для выдачи свидетельства внешнего пилота многочленного экипажа кандидат также отвечает всем квалификационным требованиям, предъявляемым к инструктору.  **ГЛАВА 3. СВИДЕТЕЛЬСТВА ЧЛЕНОВ ЛЁТНОГО ЭКИПАЖА, КРОМЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ ПИЛОТОВ**  **50. Общие правила, касающиеся выдачи свидетельств и квалификационных (особых) отметок.**  1) Кандидат, до получения свидетельства соответствует требованиям к возрасту, знаниям, опыту, умению и годности по состоянию здоровья, установленным для данных свидетельств.  2) Кандидат на получение свидетельства демонстрирует, соответствие требованиям к знаниям и умению, установленным для данных свидетельств, способом, определенным ОГА КР.  3) Виды квалификационных (особых) отметок и порядок их выдачи для данных свидетельств осуществляется в соответствии с положениями или инструкциями, утверждёнными ОГА КР.  4) Сроки действия квалификационных отметок определяются ОГА КР.  **51. Свидетельство штурмана.**  1) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.  2) Знания: кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства штурмана, как минимум в следующих областях:  а) Воздушное право:   * правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства штурмана; * соответствующие практики и правила обслуживания воздушного движения;   б) Лётные характеристики, планирование и загрузка:   * влияние загрузки и распределения массы на лётно-технические характеристики воздушного судна; * использование взлетно-посадочных и других характеристик, включая правила управления в крейсерском режиме; * предполётное планирование и оперативное планирование полёта по маршруту; * подготовка и представление планов полёта для целей ОВД; * соответствующие правила обслуживания воздушного движения; * порядок установки высотомера.   в) Возможности человека:   * возможности человека применительно к штурману, включая принципы КУО;   г) Метеорология:   * понимание и практическое применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; * коды и сокращения; * правила получения и использование метеорологической информации перед полетом и во время полета; * измерение высоты; * авиационная метеорология; * климатология соответствующих районов, с точки зрения ее влияния на авиацию; * перемещение областей низкого и высокого давления, структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полета по маршруту и посадки.   д) Навигация:   * методы счисления пути, полеты по изобарической поверхности и правила воздушной навигации; * использование аэронавигационных карт, радионавигационных средств и систем зональной навигации; * особые навигационные требования в отношении полетов по маршрутам большой протяженности; * использование, ограничения и эксплуатационная надежность авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для навигации воздушного судна; * использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту и захода на посадку; опознавание радионавигационных средств; * принципы, характеристики и использование автономных систем и систем, ориентированных на внешние средства; работа бортового оборудования; * небесная сфера, включая движение небесных светил, их выбор и распознавание в целях определения местонахождения воздушного судна в полете; тарировка сектантов; заполнение навигационной документации; * определения, единицы измерения и формулы, используемые в воздушной навигации.   е) Эксплуатационные правила:   * понимание и использование АIР, NОТАМ; * авиационных кодов, сокращений и карт вылета, полёта по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам.   ж) Основы полёта.   * основы полёта.   з) Радиотелефония:   * правила ведения связи и фразеология.   3) Опыт: кандидат, выполняя функции штурмана, налетал не менее 200 часов, на воздушных судах, выполняющих полёты по маршруту, включая не менее 30 часов полётов в ночное время.  а) Если кандидат имеет налёт в качестве пилота, ОГА КР определяет приемлемость учёта такого опыта и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований пункте 51 абзац 3 к времени налёта.  б) Кандидат доказал способность удовлетворительно определять в полете местонахождение воздушного судна и использовать данную информацию для осуществления навигации воздушного судна следующим образом:   * ночью – не менее 25 раз методом астрономических наблюдений; * днем – не менее 25 раз методом астрономических наблюдений в сочетании с использованием автономных навигационных систем и навигационных систем, ориентированных на внешние средства.   в) Умения: кандидат продемонстрировал способность выполнять обязанности штурмана воздушного судна с уровнем компетенции, соответствующим правам, предоставляемым обладателю свидетельства штурмана, а также умение:   * распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки; * принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете; * применять знания в области воздушной навигации; * выполнять все обязанности члена единого экипажа; * осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа.   4) Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.  **52. Свидетельство бортинженера.**  1) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.  2) Знания: кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортинженера, по крайней мере в следующих областях:  а) Воздушное право:   * правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства бортинженера; * правила и положения, регулирующие эксплуатацию гражданских воздушных судов в части обязанностей бортинженера.   б) Общие знания по воздушным судам:   * основные принципы устройства двигателей, газотурбинных и/или поршневых двигателей; * характеристики топлива, топливные системы, включая регулирование подачи топлива; * смазочные материалы и системы смазки; форсажные камеры и системы впрыска, назначение и принципы работы систем зажигания и запуска двигателей; * принципы работы, правила эксплуатации и ограничения двигателей воздушных судов; влияние атмосферных условий на характеристики двигателей; * планеры, органы управления, конструкции, колесные шасси, тормоза и противоюзовые устройства, ресурс по коррозии и усталости материалов; обнаружение повреждений и дефектов конструкции; * противообледенительные и водоотталкивающие системы; * системы наддува и кондиционирования воздуха, кислородные системы; * гидравлические и пневматические системы; * основы электротехники, электрические системы постоянного и переменного тока, системы электропроводки воздушных судов, металлизация и экранирование; * принципы работы приборного оборудования, компасов, автопилотов, связного радиооборудования, радионавигационных и радиолокационных средств, систем управления полетом, дисплеев и авиационного электронного оборудования; * ограничения соответствующих воздушных судов; * системы пожарной сигнализации и противопожарные системы; * использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов.   в) Лётные характеристики, планирование и загрузка:   * влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна; расчеты массы и центровки; * использование и практическое применение данных о летно-технических характеристиках, включая правила управления в крейсерском режиме.   г) Возможности человека:   * возможности человека применительно к бортинженеру, включая принципы КУО.   д) Эксплуатационные правила:   * принципы технического обслуживания, правила поддержания летной годности, дефектация, предполетные осмотры, меры предосторожности при заправке топливом и применение внешних источников питания; установленное оборудование и системы кабины; * порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях; * эксплуатационные правила грузовых перевозок и перевозки опасных грузов;   е) Основы полёта:   * основы аэродинамики;   ж) Радиотелефония:   * правила ведения связи и фразеология.   3) Кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортинженера, по крайней мере в следующих областях:  а) основы навигации, принцип работы и эксплуатация автономных систем;  б) эксплуатационные аспекты метеорологии.  4) Опыт: кандидат, выполняя обязанности бортинженера, налетал не менее 100 часов под контролем инструктора, назначенного ОГА КР. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (100 часов) времени полетов, выполненных в качестве бортинженера на утвержденном тренажере, имитирующем реальные условия полета. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает 50 часов.  а) Если кандидат имеет налёт в качестве пилота, то ОГА КР определяет приемлемость учета такого опыта и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований пункта 52 абзац 4 к времени налёта.  б) Кандидат имеет эксплуатационный опыт работы, накопленный при выполнении обязанностей бортинженера под контролем бортинженера-инструктора, назначенного для этой цели ОГА КР, по крайней мере в следующем:   * предполетные осмотры; * правила заправки топливом, регулирование расходов топлива; * проверка документов по техническому обслуживанию; * обычные действия в кабине экипажа на всех этапах полета; * координация действий экипажа и порядок действий в случае потери членами экипажа трудоспособности; * дефектация; * распознавание отклонений в функционировании бортовых систем; * применение особых и альтернативных (резервных) процедур; * распознавание аварийной обстановки; * применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке.   в) Умения: кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве бортинженера воздушного судна обязанности и правила, указанные в пункте 52 абзац 4б с уровнем компетенции, соответствующим правам обладателя свидетельства бортинженера, а также умение:   * распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки; * использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна; * принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете; * применять знания в области навигации; * выполнять все обязанности члена единого экипажа таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты; * осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа.   г) Использование FSTD для выполнения процедур, требуемых для демонстрации умений, указанных в пункте 52 абзаце 4б утверждается ОГА КР, который гарантирует соответствие этого FSTD поставленной задаче.  5) Годность по состоянию здоровья - кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.  6) Типы воздушных судов, на которых обладателю свидетельства бортинженера разрешается осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством, указываются в этом свидетельстве или регистрируются в другом документе способом, приемлемым для ОГА КР.  **53. Свидетельство бортрадиста.**  1) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.  2) Кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортрадиста, по крайней мере в следующих областях:  а) Воздушное право:   * правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства бортрадиста; * правила и положения, регулирующие эксплуатацию гражданских воздушных судов в части обязанностей бортрадиста.   б) Общие знания по воздушным судам:   * основные принципы устройства двигателей; * основы электротехники, электрические системы постоянного и переменного тока, системы электропроводки воздушных судов, металлизация и экранирование; * принципы работы, правила эксплуатации и работы приборного оборудования; обнаружение повреждений и дефектов оборудования; * принципы работы связного радиооборудования, радионавигационных и радиолокационных средств и авиационного электронного оборудования; * системы наддува и кондиционирования воздуха, кислородные системы; * ограничения соответствующих воздушных судов; * использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов; * системы пожарной сигнализации и противопожарные системы.   в) Возможности человека:   * возможности человека применительно к бортрадисту, включая принципы КУО;   г) Эксплуатационные правила:   * использование аэронавигационной документации и информации AIP и NOTAM, авиакоды, сокращения; * применение внешних источников питания; * использование установленного оборудования и систем кабины; * порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях;   д) Навигация:   * основы навигации, аэронавигационные средства;   е) Метеорология:   * понимание и практическое применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; * коды и сокращения; * правила получения и использование метеорологической информации перед полетом и во время полета; * авиационная метеорология: климатология соответствующих районов, её влияния на авиацию; перемещение областей низкого и высокого давления, структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полета по маршруту и посадки.   ж) Радиотелефония:   * правила ведения связи и фразеология.   3) Опыт: кандидат, выполняя обязанности бортрадиста, налетал не менее 95 часов под контролем инструктора, назначенного полномочным органом по выдаче свидетельств. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налет (95 часов) времени полетов, выполненных в качестве бортрадиста на утвержденном тренажере, имитирующем реальные условия полета. Включаемое в общий налет время полетов на таком тренажере не превышает 20 часов.   * Если кандидат имеет налёт в качестве пилота, штурмана или бортинженера то ОГА КР определяет приемлемость учета такого опыта и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований к времени налёта.   4) Кандидат, имеющий эксплуатационный опыт, полученный в ходе выполнения обязанностей диспетчера ОВД, специалиста по эксплуатации электрифицированных и пилотажно-навигационных комплексов охватывает как минимум следующие области:  а) Порядок действий в нормальных условиях:   * предполетные осмотры; * проверка документов по техническому обслуживанию; * обычные действия в кабине экипажа на всех этапах полета; * порядок действий в случае потери членами экипажа трудоспособности.   б) Действия в особых случаях и альтернативные (резервные) процедуры:   * распознавание отклонений в функционировании бортовых систем; * применение особых и альтернативных (резервных) процедур.   в) Порядок действий в аварийной обстановке:   * распознавание аварийной обстановки; * применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке.   5) Умения: кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве бортрадиста обязанности и правила, с уровнем компетенции, соответствующим правам обладателя свидетельства бортрадиста, а также умение:  a) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки.  б) использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;  в) принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;  г) применять знания в области навигации;  д) выполнять все обязанности члена экипажа таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты;  е) осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа.  6) Использование FSTD для выполнения процедур, требуемых для демонстрации умений, утверждается ОГА КР, который гарантирует соответствие этого FSTD поставленной задаче.  7) Годность по состоянию здоровья: кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.  8) Типы воздушных судов, на которых обладателю свидетельства бортрадиста разрешается осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством, указываются в этом свидетельстве или регистрируются в другом документе способом, приемлемым для ОГА КР.  **54. Свидетельство бортоператора.**  1) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.  2) Кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортоператора, по крайней мере в следующих областях:  а) Воздушное право:   * правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства бортоператора; * правила и положения, регулирующие эксплуатацию гражданских воздушных судов в части обязанностей бортоператора.   б) Общие знания по воздушным судам:   * эксплуатационные ограничения; * технические данные; * расчет центровки; * системы наддува и кондиционирования воздуха, кислородные системы; * использование и проверка исправности оборудования и систем; * системы пожарной сигнализации и противопожарные системы.   в) Возможности человека:   * возможности человека применительно к бортоператору, включая принципы КУО.   г) Эксплуатационные правила:   * обязанности и ответственность бортоператора; * применение внешних источников питания; * использование установленного оборудования и систем кабины; * порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях.   д) Техника безопасности:   * техника безопасности при эксплуатации оборудования и систем воздушного судна.   е) Английский язык:   * понимание и практическое применение английского языка; коды и сокращения; * правила получения и использования сводно-загрузочной документации.   3) Кандидат имеет эксплуатационный опыт, полученный в ходе выполнения обязанностей авиаспециалиста. Этот опыт охватывает как минимум следующие области:  а) Порядок действий в нормальных условиях:   * предполетные осмотры; * проверка документов по техническому обслуживанию; * обычные действия в кабине экипажа на всех этапах полета; * порядок действий в случае потери членами экипажа трудоспособности.   б) Действия в особых случаях и альтернативные (резервные) процедуры:   * распознавание отклонений в функционировании бортовых систем; * применение особых и альтернативных (резервных) процедур.   в) Порядок действий в аварийной обстановке:   * распознавание аварийной обстановки; * применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке.   4) Умения: кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве бортоператора обязанности и правила, указанные в пункте 3.5.1.3.1, с уровнем компетенции, соответствующим правам обладателя свидетельства бортоператора, а также умение:  a) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки.  б) использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;  в) принимать правильные решения;  г) выполнять обязанности бортоператора таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты;  д) осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа.  5) Использование FSTD для выполнения процедур, требуемых для демонстрации умений, утверждается ОГА КР, который гарантирует соответствие этого FSTD поставленной задаче.  6) Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.  7) Типы воздушных судов, на которых обладателю свидетельства бортоператора разрешается осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством, указываются в этом свидетельстве или регистрируются в другом документе способом, приемлемым для ОГА КР.  **ГЛАВА 4. СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА, КРОМЕ ЧЛЕНОВ ЛЁТНОГО ЭКИПАЖА**  **55. Общие правила, касающиеся свидетельств и квалификационных отметок авиационного персонала, кроме членов лётного экипажа.**  1) Перед выдачей свидетельства или квалификационной отметки, кандидат соответствует установленным требованиям по возрасту, знаниям, опыту и, при необходимости, по состоянию здоровья и умениям.  2) Кандидат на получение свидетельства или квалификационной отметки, демонстрирует соответствие требованиям к знаниям и умениям, установленным для данного свидетельства или квалификационной отметки, способом, определенным ОГА КР.  3) Сроки действия квалификационных отметок определяются ОГА КР.  **56. Свидетельство инженера/техника/механика.**  1) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.  2) Знания: кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам и обязанностям обладателя свидетельства инженера/техника, по крайней мере в следующих областях:  а) Воздушное право и требования к лётной годности:   * правила и нормативные положения, касающиеся обладателя свидетельства инженера/техника, включая соответствующие требования к лётной годности, регулирующие процесс сертификации и поддержания лётной годности воздушных судов, а также утверждённые методы организации и процедуры технического обслуживания воздушных судов.   б) Естественные науки и общие сведения о воздушном судне:   * основы математики; * единицы измерения; * фундаментальные принципы и теоретические основы физики и химии, имеющие отношение к техническому обслуживанию воздушных судов.   в) Проектирование воздушных судов:   * характеристики материалов и их применение при проектировании воздушных судов, включая принципы проектирования конструкции и функционирования систем воздушных судов; * методы сборки; * двигатели и связанные с ними системы; * механические, гидравлические, электрические и электронные источники питания; приборное оборудование и системы индикации воздушных судов; * системы управления воздушным судном и бортовые системы навигационного и связного оборудования.   г) Техническое обслуживание воздушных судов:   * работы, необходимые для сохранения лётной годности воздушного судна, включая методы и процедуры капитального ремонта, текущего ремонта, проверки, замены, модификации или устранения дефектов конструкции воздушного судна, её компонентов и систем согласно методикам, предусмотренным в соответствующих руководствах по техническому обслуживанию и применяемых в этом случае стандартов лётной годности.   д) Возможности человека:   * возможности человека, включая принципы КУО, применительно к техническому обслуживанию воздушных судов.   3) Опыт: кандидат имеет следующий опыт по части осмотра, обслуживания и технической эксплуатации воздушных судов или их элементов:  a) при выдаче свидетельств с правом на обслуживание всего воздушного судна, по крайней мере:   * четыре года или * два года, если кандидат успешно закончил курс подготовки по утверждённой программе;   б) при выдаче свидетельства с правами, ограниченными в соответствии с пунктом 56 абзац 5а, – такой период времени, который обеспечивает уровень компетентности, равноценный указанному в абзаце 5а, при условии, что этот период составляет не менее:   * двух лет или; * такого отрезка времени, который, по мнению ОГА КР, необходим кандидату для приобретения достаточного практического опыта после того, как он успешно закончил курс подготовки по утверждённой программе.   4) Умения: кандидат продемонстрировал свою способность выполнять функции, предусмотренные предоставляемыми правами.  5) Права: при соблюдении требований, указанных в абзаце 5а настоящего пункта и когда ОГА КР определяет круг прав с учётом степени сложности задач по сертификации обладатель свидетельства инженера / техника / механика имеет право удостоверять годность к эксплуатации воздушного судна или его частей после санкционированного ремонта, модификации или монтажа двигателя, вспомогательных агрегатов, приборов и/или единиц оборудования и подписывать разрешение на эксплуатацию после осмотра, технического обслуживания и/или периодического обслуживания.  а) Обладатель свидетельства о техническом обслуживании воздушных судов осуществляет права, только:   * в отношении тех воздушных судов, которые указаны в его свидетельстве, или по принадлежности к общему виду; или * в отношении таких планеров, двигателей, бортовых систем или элементов, которые указаны в его свидетельстве, или по принадлежности к общему виду; и/или * в отношении таких бортовых электронных систем или элементов, которые указаны в его свидетельстве, или по принадлежности к общему виду;   б) Условия предоставления прав обладателю свидетельства о техническом обслуживании:   * обладатель свидетельства знаком со всей необходимой информацией, касающейся технического обслуживания и лётной годности воздушного судна, на которое обладатель свидетельства подписывает свидетельство о техническом обслуживании, или планера, двигателя, бортовой системы или его элемента, бортовой электронной системы или его элемента, годность к эксплуатации, которых обладатель свидетельства удостоверяет; * обладатель свидетельства за предшествующие 24 месяца имел опыт по осмотру, обслуживанию или технической эксплуатации воздушного судна или его компонентов в соответствии с правами, предоставленными ему как обладателю свидетельства, в течение по крайней мере 6 месяцев или что были соблюдены условия выдачи ему свидетельства с предоставлением соответствующих прав согласно требованиям, предъявляемым ОГА КР.   в) Сведения о правах на проведение сертификации вписываются непосредственно в свидетельство или включаются в прилагаемый к нему документ, либо делается ссылку на другой документ, изданный ОГА КР.  г) Если ОГА КР разрешает утверждённой организации по техническому обслуживанию назначать персонал, не имеющий свидетельств, для осуществления прав, то назначенные лица соответствуют требованиям, предъявляемым при выдаче свидетельств.  6) Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав в отношении БПЛА.  а) Обладатель свидетельства инженера/техника/механика осуществляет права, только в отношении:   * БПЛА или ПДП, которые указаны в его свидетельстве, или по своей принадлежности к общему виду; или * БПЛА и соответствующая линия С2, которые указываются в свидетельстве, или по принадлежности к общему типу, после соответствующей проверки знаний и прохождения практической подготовки в области технического обслуживания БПЛА и соответствующей системы линии С2.   7) Если ОГА КР даёт разрешение утверждённой организации по техническому обслуживанию назначить персонал, не имеющий свидетельств, для осуществления прав, то назначенное лицо отвечает требованиям, предъявляемым при выдаче свидетельства.  **57. Свидетельство диспетчера обслуживания воздушным движением - студента.**  1) ОГА КР принимает меры, чтобы диспетчеры воздушного движения – студенты не создавали опасности для навигации.  2) ОГА КР не разрешает диспетчеру воздушного движения – студенту проходить подготовку в эксплуатационных условиях, не имеющего действующего медицинского заключения третьего класса.  **58. Свидетельство диспетчера ОВД.**  1) Возраст: кандидат не моложе 21 года.  2) Знания: кандидат продемонстрировал знания на уровне, соответствующем требованиям обладателя свидетельства диспетчера ОВД, по крайней мере, в следующих областях:  а) Воздушное право:   * правила и положения, касающиеся диспетчера ОВД; * принципы использования и ограничения оборудования, применяемого в ОВД.   б) Общие знания:   * принципы полёта; * принципы эксплуатации и функционирования воздушных судов и БПЛА, двигателей и систем; * характеристики воздушных судов, имеющие отношение к деятельности ОВД.   в) Возможности человека:   * возможности человека, включая принципы КУО.   г) Метеорология:   * авиационная метеорология; * применение и понимание метеорологической документации и информации; * возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на выполнение полётов и их безопасность; * измерение высоты.   д) Навигация:   * принципы воздушной навигации; * ограничения и точность навигационных систем и визуальных средств.   е) Эксплуатационные правила:   * процедуры ОВД, связи, радиотелефонии и обмена фразеологией (штатные, нештатные и аварийные); * использование соответствующей авиационной документации; * практические методы обеспечения безопасности полёта.   3) Опыт: кандидат успешно завершил курс утверждённой подготовки и продемонстрировал требуемую компетентность. Не менее 3 месяцев успешно занимался практическим обслуживанием воздушного движения под контролем инструктора обучения диспетчеров ОВД на рабочем месте (OJTI). Опыт работы, установленный в пункте 4.5 для получения квалификационных отметок, может быть засчитан в качестве части опыта, требуемого в настоящем пункте.  4) Инструктор обучения диспетчеров ОВД на рабочем месте имеет соответствующую квалификационную отметку и надлежащим образом аттестован для выполнения функций инструктора обучения диспетчеров ОВД.  5) Годность по состоянию здоровья: кандидат имеет действующее медицинское заключение третьего класса.  **59. Прекращение действия прав обладателей свидетельства диспетчера ОВД, достигших 65-летнего возраста.**  ОГА КР, выдающее свидетельства диспетчера ОВД, не допускает их обладателей к выполнению функций диспетчера ОВД, если обладатели свидетельств достигли 65-летнего возраста.  **60. Категории квалификационных отметок диспетчера ОВД:**   * отметка диспетчера аэродрома; * отметка диспетчера процедурного контроля подхода; * отметка диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения; * отметка диспетчера посадочного радиолокатора; * отметка диспетчера процедурного контроля района ОВД; * отметка диспетчера контроля района ОВД с использованием средств наблюдения.   1) Требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки диспетчера ОВД - кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, в областях в той степени, в какой они затрагивают круг служебных обязанностей:  а) Квалификационная отметка диспетчера аэродрома:   * генеральный план аэродрома; * физические характеристики и визуальные средства аэродрома; * структура воздушного пространства; * применяемые правила, процедуры и источники информации; * аэронавигационные средства; * оборудование обслуживания воздушным движением и его использование; * рельеф местности и характерные наземные ориентиры; * характерные особенности воздушного движения; * особые явления погоды; * планы действий в аварийной обстановке и поисково-спасательных операциях.   б) Квалификационные отметки диспетчера процедурного контроля подхода и диспетчера процедурного контроля района ОВД:   * структура воздушного пространства; * применяемые правила, процедуры и источники информации; * аэронавигационные средства; * оборудование обслуживания воздушным движением и его использование; * рельеф местности и характерные наземные ориентиры; * характерные особенности воздушного движения и потока движения; * особые явления погоды; * планы действий в аварийной обстановке и поисково-спасательных операциях.   в) Квалификационные отметки диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения, диспетчера посадочного радиолокатора и диспетчера контроля района ОВД с использованием средств наблюдения: кандидат отвечает требованиям, в степени, затрагивающей служебные обязанности, и демонстрирует уровень знаний, соответствующий предоставляемым правилам, по крайней мере в следующих дополнительных областях:   * принципы, использование и ограничения систем наблюдения ОВД и связанного с ними оборудования; * процедуры предоставления обслуживания ОВД на основе наблюдения, при необходимости, включая правила выдерживания соответствующей высоты полёта над местностью.   2) Опыт кандидата:  а) Успешно закончил курс подготовки по утверждённой программе.  б) Продемонстрировал требуемую компетенцию, обеспечивая под руководством инструктора обучения диспетчеров обслуживания воздушным движением (ОВД) на рабочем месте (OJTI) выполнение функций:   * В отношении квалификационной отметки диспетчера аэродрома: аэродромное диспетчерское обслуживание в течение не менее 90 часов или одного месяца, в зависимости от того, что наступит позднее, в подразделении, в отношении которого запрашивается данная отметка; * В отношении квалификационной отметки диспетчера процедурного контроля подхода, диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения, диспетчера процедурного контроля района ОВД или диспетчера контроля района ОВД с использованием средств наблюдения: диспетчерское обслуживание, в отношении которого запрашивается данная отметка, в течение не менее 180 часов или 3 месяцев, в зависимости от того, что наступит позднее, в подразделении, в отношении которого запрашивается квалификационная отметка; * В отношении квалификационной отметки диспетчера посадочного радиолокатора: не менее 200 точных заходов на посадку, из которых не менее 100 было осуществлено на радиолокационном тренажёре, утверждённом для этих целей полномочным органом по выдаче свидетельств. Не менее 50 таких точных заходов на посадку выполнено в подразделении и на оборудовании, в отношении которых запрашивается данная отметка; * Если права квалификационной отметки диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения включают работу с обзорным радиолокатором подхода, то указанный опыт работы включает обеспечение не менее 25 заходов на посадку по индикатору кругового обзора с использованием оборудования обзора такого типа, который применяется в подразделении, в отношении которого запрашивается квалификационная отметка, и под руководством инструктора обучения диспетчеров ОВД на рабочем месте (OJTI).   в) Заявление о внесении квалификационной отметки подается в течение 6 месяцев после окончания периода получения опыта.  г) Если кандидат уже имеет квалификационную отметку диспетчера ОВД другой категории или ту же самую квалификационную отметку в другом подразделении, ОГА КР определяет возможность и, при положительном решении, степень снижения требований к опыту.  3) Одновременное получение двух квалификационных отметок.  а) Если одновременно запрашиваются две квалификационные отметки, ОГА КР определяет требования на основе наиболее жёстких из требований, установленных для каждой из запрашиваемых квалификационных отметок.  4) Умения: кандидат продемонстрировал навыки принятия решений и выполнения обязанностей, необходимых для обеспечения безопасного, организованного и эффективного диспетчерского обслуживания на уровне, соответствующем предоставляемым полномочиям, включая распознавание и контроль потенциальных угроз и ошибок.  5) Права обладателя квалификационной(ых) отметки(ок) диспетчера ОВД и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав.  а) При соблюдении требований, указанных в пунктах 6, 7, 8, и 10, обладатель свидетельства диспетчера ОВД с одной или несколькими из нижеследующих квалификационных отметок имеет следующие права:   * квалификационная отметка диспетчера аэродрома: обеспечивать или контролировать обеспечение аэродромного диспетчерского обслуживания на том аэродроме, по которому аттестован данный обладатель свидетельства; * квалификационная отметка диспетчера процедурного контроля подхода: обеспечивать или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода на аэродроме или аэродромах, по которым аттестован данный обладатель свидетельства, в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, находящегося под юрисдикцией диспетчерского органа, обеспечивающего диспетчерское обслуживание подхода; * квалификационная отметка диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения: обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием соответствующих систем наблюдения ОВД на аэродроме или аэродромах, по которым аттестован данный обладатель свидетельства, в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, находящегося под юрисдикцией диспетчерского органа, обеспечивающего диспетчерское обслуживание подхода;   б) При условии соблюдения требований опыта работы с обзорным радиолокатором подхода указанные права включают обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием обзорного радиолокатора:   * квалификационная отметка диспетчера посадочного радиолокатора: обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием посадочного радиолокатора на аэродроме, по которому аттестован данный обладатель свидетельства; * квалификационная отметка диспетчера процедурного контроля района ОВД: обеспечивать и/или контролировать обеспечение районного диспетчерского обслуживания в пределах диспетчерского района или части этого диспетчерского района, по которому аттестован данный обладатель свидетельства; * квалификационная отметка диспетчера контроля района ОВД с использованием средств наблюдения: обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания района ОВД с использованием системы наблюдения ОВД в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, по которому аттестован данный обладатель свидетельства.   6) ОГА КР выдавшее свидетельство диспетчера ОВД, не разрешает его обладателю проводить подготовку персонала в эксплуатационных условиях, если такой обладатель не получил надлежащего разрешения от ОГА КР.  7) Действительность квалификационных отметок.  а) Квалификационная отметка утрачивает силу, если диспетчер ОВД не использует права, предусмотренные отметкой, в течение периода, установленного ОГА КР, который не может превышать 6 месяцев. Отметка остаётся недействительной до тех пор, пока диспетчер не подтвердит способность осуществлять права, предусмотренные этой отметкой.  б) Сроки действия квалификационных отметок определяются ОГА КР.  **61. Свидетельство сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера**  1) Возраст: кандидат не моложе 21 года.  2) Знания: кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства сотрудника по обеспечению полётов, по крайней мере, в следующих областях:  а) Воздушное право:   * правила и положения, касающиеся обеспечения полётов и обладателя свидетельства сотрудника по обеспечению полётов; * соответствующие правила и процедуры обслуживания воздушного движения.   б) Общие знания по воздушным судам:   * принципы работы двигателей самолётов, систем и приборного оборудования; * эксплуатационные ограничения самолётов и двигателей; * перечень минимального оборудования и перечень отклонений от конфигурации.   в) Расчёт лётных характеристик, процедуры планирования и загрузка:   * влияние загрузки и распределения массы на лётно-технические характеристики воздушных судов; * расчёты массы и центровки; * оперативное планирование полёта; расчёты расхода топлива и продолжительности полёта по топливу; процедуры выбора запасного аэропорта; управление крейсерским полётом по маршруту; увеличенная дальность полёта; * взлётные характеристики, включая критерии и ограничения по длине взлётно-посадочной полосы, набору высоты и пролёту препятствий; * характеристики полёта в крейсерском режиме, включая минимальные абсолютные высоты, планирование сценариев декомпрессии/отказа двигателя/полёта с выпущенными шасси; * посадочные характеристики, включая критерии и ограничения по заходу на посадку, набору высоты и длине взлётно-посадочной полосы; * подготовка и представление планов полёта для целей ОВД; * основные принципы систем планирования с помощью компьютеров.   г) Возможности человека:   * возможности человека применительно к обязанностям сотрудника по обеспечению полётов, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок.   д) Метеорология:   * авиационная метеорология: перемещение областей низкого и высокого давления; структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия взлёта, полёта по маршруту и посадки; * понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; коды и сокращения; * правила получения и использование метеорологической информации.   е) Навигация:   * принципы воздушной навигации и особенно правила выполнения полёта по приборам.   ж) Эксплуатационные правила:   * пользование аэронавигационной документацией и стандартными эксплуатационными правилами; * эксплуатационные процедуры перевозки обычных и опасных грузов; * процедуры, касающиеся авиационных происшествий и инцидентов; правила полётов в аварийной ситуации; * процедуры, связанные с актами незаконного вмешательства и диверсиями в отношении воздушных судов.   з) Принципы полёта:   * принципы полёта, относящиеся к соответствующей категории воздушного судна.   и) Радиосвязь:   * правила ведения связи с воздушными судами и соответствующими наземными станциями.   3) Опыт: кандидат приобрёл следующий опыт:  a) проработал в общей сложности два года на какой-либо одной или нескольких (в любом сочетании) должностях при условии, что при любом сочетании опыта период работы в любой из перечисленных ниже должностей составляет не менее одного года:   * член лётного экипажа воздушного судна транспортной авиации; или * метеоролог в организации, обеспечивающей полёты воздушных судов транспортной авиации; или * диспетчер ОВД или технический руководитель сотрудников по обеспечению полётов или службы производства полётов воздушных судов транспортной авиации; или * проработал по крайней мере один год в качестве сотрудника, оказывающего помощь в обслуживании полётов воздушных судов транспортной авиации; или * успешно закончил курс подготовки по утверждённой программе; * кандидат проработал под наблюдением сотрудника по обеспечению полётов не менее 90 рабочих дней на протяжении 6 месяцев непосредственно перед подачей заявления.   4) Умения: кандидат продемонстрировал свою способность:  а) идентифицировать и получать аэронавигационные данные и другую информацию, имеющие отношение к анализу эксплуатационных ситуаций и рисков;  б) идентифицировать и оценивать факторы риска и возможные последствия для выполнения полёта;  в) идентифицировать и оценивать действия с учётом рисков, влияющих на безопасность и регулярность полётов;  г) определять надлежащий порядок действий, определённых в руководствах по производству полётов;  д) применять соответствующие стандартные и нестандартные процедуры, установленные в руководстве по производству полётов, для планирования, продолжения, изменения маршрута или прекращения полёта с учётом безопасности воздушного судна, регулярности и рентабельности полётов;  е) производить приемлемые анализы погоды;  ж) проведение инструктажей об условиях погоды по воздушной трассе;  з) прогнозировать погоду, уделяя особое внимание аэропортам назначения и запасным аэропортам;  и) идентифицировать и применять эксплуатационные ограничения и минимумы с учётом погодных условий, состояния воздушного судна и соответствующих навигационных процедур;  к) определять оптимальный маршрут полёта и готовить точные, заполненные от руки и/или с помощью компьютера планы полётов;  л) обеспечивать оперативный контроль и помощь в расчётах маршрута полёта в неблагоприятных метеорологических условиях;  м) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибок.  5) Права обладателя свидетельства и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав.  а) При соблюдении требований, изложенных в пункте 6, обладатель свидетельства сотрудника по обеспечению полётов имеет право выполнять свои функции, при соответствии требованиям, установленным в АПКР - 6.  **62. Свидетельство оператора авиационной станции.**  1) Данное свидетельство не предназначено для персонала AFIS.  2) Возраст: кандидат не моложе 18 лет.  3) Знания: кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует уровню, установленному для обладателя свидетельства оператора авиационной станции, по крайней мере в следующих областях:  а) Общие знания по обслуживанию воздушного движения, предоставляемое в соответствующем государстве.  б) Эксплуатационные правила:   * процедуры радиотелефонной связи; * фразеология; * сеть электросвязи.   в) Правила и положения:   * правила и положения, применяемые к оператору авиационной станции.   г) Оборудование электросвязи.   * принципы, использование и ограничения оборудования электросвязи на авиационной станции.   4) Опыт: кандидат успешно:   * закончил курс подготовки по утверждённой программе в течение 12 месячного периода, непосредственно предшествовавшего подаче заявления, и успешно проработал под руководством аттестованного оператора авиационной станции не менее 2 месяцев; или * проработал под руководством аттестованного оператора авиационной станции не менее 6 из 12 месяцев, непосредственно предшествовавших подаче заявления.   5) Умения: кандидат демонстрирует или продемонстрировал свою компетентность:   * в эксплуатации используемого оборудования электросвязи; * в качественной и точной передаче и приёме радиотелефонных сообщений.   6) Права оператора авиационной станции и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав.  а) При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 6 и 10, обладатель свидетельства оператора авиационной станции имеет право выполнять функции оператора на авиационной станции.  б) До осуществления прав, предоставляемых свидетельством, его обладатель знакомится со всей необходимой последней информацией, касающейся типов оборудования и эксплуатационных правил, применяемых на данной авиационной станции.  **ГЛАВА 5. ТРЕБОВАНИЯ К СВИДЕТЕЛЬСТВАМ, ВЫДАВАЕМЫМ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ**  **63. Общие положения.**  1) Свидетельства, выдаются на высококачественной бумаге или другом подходящем материале, включая пластиковые карточки; или  2) Электронные свидетельства на автономных мобильных электронных устройствах визуального отображения информации.  3) ОГА КР, выдающий свидетельства, обеспечивает, чтобы другие государства могли легко определить права, предоставляемые свидетельствами, и срок действия квалификационных отметок.  **64. Требования в отношении свидетельств, выданных на бумаге или подходящем материале, включая пластиковые карточки.**  1) Свидетельство, выдаваемое на бумаге или другом подходящем материале, включая пластиковые карточки, содержатся следующие сведения:  I) название государства (полужирным шрифтом);  II) название свидетельства (жирным шрифтом);  III) серийный номер свидетельства, ОГА КР (арабскими цифрами);  IV) фамилия, имя, отчество владельца (буквами латинского алфавита);  IVa) дата рождения;  V) адрес владельца (по усмотрению государства);  VI) гражданство владельца;  VII) подпись владельца;  VIII) полномочный орган и, при необходимости, условия выдачи свидетельства;  IX) отметка о сроке действия свидетельства и разрешении владельцу пользоваться правами, предусмотренными свидетельством;  X) подпись должностного лица, выдающего свидетельство, и дата выдачи;  XI) печать или штамп полномочного органа, выдавшего свидетельство;  XII) квалификационные отметки, о виде, классе, типе воздушных судов, планере, аэродромном диспетчерском обслуживании и т. д.;  XIII) примечания, т. е. специальные отметки, касающиеся ограничений, и предоставляемых прав, включая отметку об уровне владения языком, и другая информация, которую требуется указывать согласно статье 39 Чикагской конвенции;  XIV) любые другие сведения по усмотрению государства, выдающего свидетельство.  2) Материал.  а) Используется первосортная бумага или другой подходящий материал, включая пластиковые карточки. Текст, указанный в пункте 64 абзац 1, печатается разборчиво.  б) Свидетельство представляет собой карточку, размеры которой соответствуют размерам, определенным для карточки типа МСПД размер - 1 (стандарт ISO 7810), изготавливается на пластиковой основе и имеет стандартную форму, необходимую степень защиты, исключающую подделку. В качестве дополнительного элемента для визуального контроля подлинности используется защитная голограмма. Запрещается проделывание отверстий в свидетельстве для ношения.  в) Свидетельство в течении всего срока годности отвечает следующим требованиям:   * свидетельство обладает свойством, при котором его деформация, вызванная использованием в обычных условиях, не препятствует введению в считывающее устройство, не причинив ущерба дальнейшему использованию свидетельства или работе считывателя; * свидетельство при обычном использовании не токсично; * свидетельство устойчиво к воздействию химических веществ и температурных воздействий в пределах от -10°С до +50°С, а также не теряет своей прочности при хранении в температурных пределах от -35°С до +80°С; * свидетельство не теряет своей прочности в условиях относительной влажности воздуха от 5% до 95% при температуре + 25°С.   г) Свидетельство в общей компоновке имеет специальные зоны обязательной информации.  д) Коды для обозначения гражданства, места рождения, местонахождения государства/полномочного органа выдачи, а также размещению специальных зон обязательной информации касающейся обладателя свидетельства, соответствуют документу ИКАО (Doc 9303).  3) Свидетельства выпускаются на кыргызском и английском языках, свидетельство содержит перевод на английский язык по крайней мере подпунктов I), II), VI), IX), XII), XIII) и XIV). Если разрешения, предоставляются не на английском языке, они содержат перевод на английский язык, названия государства, выдавшего разрешение, срока действия разрешения и любых ограничений или лимитов, которые могут быть установлены.  4) Расположение пунктов: заголовки пунктов в свидетельстве единообразно пронумеровываются римскими цифрами, как указано в пункте 64 абзац 1, чтобы в каждом свидетельстве номер при любом расположении относился к одному и тому же заголовку пункта.  5) Заголовки пунктов располагаются в порядке определённым ОГА КР.  **65. Требования в отношении электронных свидетельств авиационного персонала.**  1) Информация, указанная в свидетельствах, воспроизводит информацию, содержащуюся в электронных записях ОГА КР, а также содержит стандартную форму в соответствии с добавлением 4.  2) Свидетельство имеет цифровую подпись выдавшего свидетельство должностного лица ОГА КР, и в нем указываются самая последняя дата и время выдачи.  3) Цифровые подписи на свидетельствах соответствуют признанным международным стандартам и имеют соответствующий уровень защиты.  4) Носитель (материал):   * сведения, указанные в свидетельстве, выводятся на автономные мобильные электронные устройства визуального отображения информации; * отображаемое изображение свидетельства содержит соответствующие активные защитные элементы, отличающие его от статического изображения.   5) Язык: свидетельство включает аббревиатуру "ICAO" в качестве гиперссылки на электронное отображение свидетельства на английском языке в соответствии со стандартной формой, приведённой в добавлении 4.  6) Расположение пунктов: видимое изображение свидетельства воспроизводит формулировки и расположение пунктов на английском языке, соответствующие стандартной форме, приведённой в добавлении 4.  7) Онлайновая и оффлайновая проверка:   * подлинность и действительность свидетельства проверяются электронным способом в режиме онлайн при наличии подключения к Интернету; * при отсутствии подключения к Интернету подлинность и действительность свидетельства проверяются электронным способом в режиме оффлайн с помощью средства, не создающего излишних трудностей для государства (государств), проверяющего(их) подлинность или действительность свидетельства.   8) Дополнительная вспомогательная информация, включаемая в раздел, соответствует стандартной формы, приведённой в добавлении 4.  **ГЛАВА 6. МЕДИЦИНСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПРИ ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ**  **66. Классы медицинских заключений.**  1) Медицинские заключения первого класса применяются к кандидатам и обладателям:   * свидетельств пилота коммерческой авиации (самолёт, дирижабль, вертолёт и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы); * свидетельств пилота многочленного экипажа; * свидетельств линейного пилота (самолёт, вертолёт и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы).   2) Медицинское заключение второго класса применяется к кандидатам и обладателям:   * свидетельств штурмана; * свидетельств бортинженера; * свидетельств пилота - любителя (самолёт, дирижабль, вертолёт и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы); * свидетельств пилота - планериста; * свидетельств пилота свободного аэростата.   3) Медицинское заключение третьего класса применяется к кандидатам и обладателям:   * свидетельств диспетчера ОВД; * свидетельств внешнего пилота.   4) Кандидат на получение медицинского заключения представляет членам врачебной комиссии заверенное им заявление относительно личного анамнеза.  5) Кандидат предупреждается о необходимости указывать как можно более полно и точно сведения.  6) Критерии годности по состоянию здоровья, при возобновлении медицинского заключения, не отличаются от критериев при первоначальном заключении, за исключением конкретно оговорённых случаев.  7) Периоды между очередными медицинскими освидетельствованиями для возобновления медицинского заключения указаны в пункте 6 абзац 4.  **67. Требования к медицинскому заключению.**  1) Кандидат на получение медицинского заключения, выдаваемого в соответствии с условиями пункта 7 абзац 4, проходит медицинское освидетельствование с учетом:   * физического и психического состояния; * зрительного восприятия и цветоощущения; * слуха.   2) Требования к физическому и психическому состоянию здоровья, кандидат на получение медицинского заключения любого класса не имеет:   * врождённых или приобретённых аномалий; или * активной, скрытой, острой или хронической неспособности; или * ран, телесных повреждений или последствий операции; или * последствий или побочного эффекта от приёма прописанных врачом или имеющихся в открытой продаже терапевтических, диагностических или профилактических медикаментов, вызывающие такую степень функциональной нетрудоспособности, что привело бы к нарушению безопасности полётов или безопасности при осуществлении обязанностей; * последствий или побочного эффекта от приёма лечебных средств из трав и альтернативных методов лечения, вызывающие такую степень функциональной нетрудоспособности, что привело бы к нарушению безопасности полётов или безопасности при осуществлении обязанностей.   3) Для оценки остроты зрения принимается следующее:   * проверка остроты зрения проводится в условиях с уровнем освещённости, соответствующей освещённости обычного помещения (30–60 кд/м2); * острота зрения измеряется посредством серии колец Ландольта или аналогичных оптотипов, размещаемых на расстоянии от кандидата в зависимости от принятого способа проверки.   а) ОГА КР признаёт способы проверки, которые гарантируют надёжность проверки цветоощущения:   * кандидат демонстрирует способности свободно различать те цвета, ощущение которых необходимо для безопасного выполнения обязанностей; * у кандидата проверяется способность правильного распознавания серии псевдоизохроматических таблиц при естественном или искусственном освещении одной и той же цветовой температуры, такие, как температура, обеспечиваемая стандартными излучениями МКОС или D65, предписываемыми Международной комиссией по освещению (МКО).   б) Кандидат, получивший удовлетворительную оценку согласно требованиям настоящих Правил, признается годным.  в) Кандидат, не получивший удовлетворительной оценки при такой проверке, признается негодным, если он не в состоянии легко различать цвета и правильно опознавать авиационные цветные огни.  г) Кандидаты, не отвечающие этим критериям, признаются негодными, за исключением медицинского заключения второго класса со следующим ограничением - действительно только для полётов в дневное время.  д) Солнцезащитные очки, используемые при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством или квалификационной отметкой, не создают эффекта поляризации и имеют нейтральную тонировку серого цвета.  4) Требования к проверке слуха.  а) ОГА КР признаёт к использованию такие методы обследования, которые гарантируют достоверную проверку слуха.  б) Кандидаты демонстрируют остроту слуха, достаточную для безопасного осуществления прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.  в) Кандидаты на получение медицинских заключений первого класса обследуются с помощью чистотонального аудиометра при первом получении заключения и не реже одного раза в пять лет до достижения возраста 40 лет, а затем не реже одного раза в два года.  г) В качестве альтернативы могут применяться другие методы, позволяющие получить аналогичные результаты.  д) Кандидаты на получение медицинского заключения третьего класса обследуются с помощью чистотонального аудиометра при первом получении заключения и не реже одного раза в четыре года до достижения возраста 40 лет, а затем не реже одного раза в два года.  е) Кандидаты на получение медицинского заключения второго класса обследуются с помощью чистотонального аудиометра при первом получении заключения, а после достижения возраста 50 лет не реже одного раза в два года.  ж) При медицинских освидетельствованиях, помимо упомянутых в пункте 67 абзацах 4в, 4д 4е, когда не проводится аудиометрия, кандидаты проходят проверку с использованием речи шепотом и разговорной речи в тихой комнате.  з) Опорной нулевой точкой для калибровки аудиометров чистого тона является точка, указанная в стандартах действующего издания документа "Методы аудиометрической проверки" Международной организации по стандартизации (ИСО).  и) Для целей проверки слуха в соответствии с действующими требованиями тихой комнатой является комната, в которой интенсивность постороннего шума составляет менее 35 дБ (А).  к) Для целей проверки слуха в соответствии с действующими требованиями интенсивность звука при средней разговорной речи на расстоянии 1 м от источника звука составляет с. 60 дБ (А), а если говорят шёпотом, то с. 45 дБ(А). На расстоянии 2 м от говорящего интенсивность звука на 6 дБ (А) ниже.  л) Освидетельствование кандидатов, использующих слуховые аппараты, осуществляется в соответствии с документом ИКАО Doc 8984.  **68. Медицинское заключение первого класса.**  1) Выдача и возобновление заключения - кандидат на получение свидетельства:   * пилота коммерческой авиации (самолёт, дирижабль, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы); * пилота многочленного экипажа (самолёт); * линейного пилота (самолёт, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы) проходит первоначальное медицинское освидетельствование для получения медицинского заключения первого класса.   2) При отсутствии ограничений обладатели свидетельств:   * пилота коммерческой авиации (самолёт, дирижабль, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы); * пилота многочленного экипажа (самолёт); * линейного пилота (самолёт, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы) возобновляют медицинские заключения первого класса с интервалами, не превышающими интервалы, указанные в пункте 6 абзац 4.   3) Требования к физическому и психическому состоянию здоровья.  а) У кандидата нет заболевания или ограничения трудоспособности, которое могло бы привести к внезапной потере способности безопасно управлять воздушным судном или безопасно выполнять порученные обязанности.  б) У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:   * органического психического расстройства; * психического или поведенческого расстройства, вызванного употреблением психоактивных веществ - это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ; * шизофрении или шизотипического или бредового расстройства; * аффективного расстройства; * невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства; * поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами; * расстройства взрослой личности или поведения, особенно если оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях; * умственной отсталости; * расстройства психического развития; * расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности; или * психического расстройства, которое может привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые ему запрашиваемым или имеющимся свидетельством.   в) Страдающего депрессией кандидата, проходящего лечение с помощью антидепрессантов, признаётся непригодным, за исключением случаев, когда медицинский эксперт имеющий доступ к подробным сведениям о данном лице, не считает, что такое состояние кандидата может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  г) Психические и поведенческие расстройства определяются в соответствии с клиническими описаниями и диагностическими рекомендациями Всемирной организации здравоохранения.  д) У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:   * прогрессирующего или непрогрессирующего заболевания нервной системы, которое препятствует безопасному осуществлению прав, предоставляемые свидетельством и квалификационными отметками; * эпилепсии; или * случаев потери сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.   е) У кандидата не было травм головы, последствия которых могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  ж) У кандидата нет каких-либо врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых свидетельством и квалификационными отметками.  з) Кандидат, перенесший операцию хирургического замещения коронарной артерии или ангиопластику (со стентом или без него) либо другую операцию на сердце, или в истории болезни которого зарегистрирован инфаркт миокарда, или который имеет другое кардиологическое заболевание, которое может привести к утрате трудоспособности, считается непригодным, кроме случаев, когда кардиологическое состояние кандидата обследовалось и оценивалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  и) Кандидат с сердечной аритмией считается непригодным, кроме случаев, когда сердечная аритмия обследовалась и оценивалась и было признано, что она не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  к) Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения:   * Электрокардиография проводится при переосвидетельствовании кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в год; * Электрокардиографию проводится при переосвидетельствовании кандидатов в возрасте от 30 до 50 лет не реже одного раза в два года; * Цель регулярного электрокардиографического обследования заключается в выявлении заболеваний. Однако результаты этого обследования не являются достаточным основанием для признания кандидата непригодным без дальнейшего тщательного изучения сердечно-сосудистой системы.   л) Систолическое и диастолическое давление крови находится в пределах нормы.   * При использовании медицинских препаратов для снижения высокого кровяного давления кандидат признаётся непригодным. Исключение составляют только те лекарства, применение которых совместимо с безопасным выполнением кандидатом своих обязанностей, предусмотренных его свидетельством и квалификационными отметками.   м) Кровеносная система не имеет никаких серьезных функциональных или структурных отклонений от нормы.  н) У кандидата отсутствует острая легочная недостаточность или активные поражения легких, средостения или плевры, которые могут привести к появлению симптомов утраты трудоспособности при работе в обычных или аварийных условиях:   * Рентгенографию грудной клетки проводится как часть первоначального обследования; * Периодическое проведение рентгенографии грудной клетки обычно не является необходимым, но может потребоваться в случаях, когда можно ожидать проявления бессимптомного легочного заболевания.   о) Кандидаты с хроническим обструктивным заболеванием легких считаются непригодными, за исключением случаев, когда их состояние было обследовано и оценено и признано, что оно не препятствует безопасному выполнению обязанностей, предусмотренных их свидетельством или квалификационными отметками.  п) Кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях, считаются непригодными:   * Употребление лекарственных средств для лечения астмы является основанием для признания кандидата непригодным, за исключением тех лекарственных средств, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.   р) Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.   * Кандидаты с неактивными или излеченными легочными заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, могут быть признаны годными.   c) Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.   * Кандидаты не имеют таких признаков грыжи, которые могут привести к потере работоспособности; * При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в какой-либо части пищеварительного тракта или его придатков, которое может вызвать потерю работоспособности в полете, в частности при любой непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными; * Кандидата, который перенес серьезную хирургическую операцию на желчных протоках, органах пищеварительного тракта или его придатках, вызвавшую полное или частичное удаление, или функциональное нарушение одного из этих органов, следует считать непригодным на такой срок, пока медицинский эксперт органа гражданской авиации, имеющий возможность детально ознакомиться с этой операцией, не вынесет заключение о том, что последствия операции не могут привести к потере трудоспособности в полете.   т) Кандидаты с нарушениями обмена веществ, функций пищеварительного тракта или желез внутренней секреции, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками, считаются непригодными.  у) Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом считаются непригодными:   * Кандидаты с инсулинонезависимым сахарным диабетом считаются непригодными, за исключением случаев, когда заболевание может удовлетворительно контролироваться с помощью только диеты или диеты в сочетании с пероральным приемом противодиабетических препаратов, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.   ф) Кандидаты с заболеваниями крови и/или лимфатической системы считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.   * Наличие серповидных клеток и других гемоглобинопатных признаков, как правило, не препятствует признанию кандидата пригодным.   х) Кандидаты с почечным или мочеполовым заболеванием считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.   * Анализ мочи является частью медицинского освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом исследуются; * При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в области почек или мочеполового тракта, в частности при непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками; * Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.   ц) Кандидаты с серопозитивной реакцией на ВИЧ считаются непригодными, за исключением случаев, когда состояние кандидата было освидетельствовано и оценивается как не препятствующее безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  ч) Беременные кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда в результате акушерского обследования и постоянного медицинского наблюдения установлена неосложненная беременность малой степени риска.   * Срок пригодности кандидатов с неосложненной беременностью малой степени риска, прошедших оценку и наблюдаемых согласно п. 6.3.2.21, следует ограничивать периодом с конца 12-й до конца 26-й недели беременности.   ш) После родов или прекращения беременности кандидату не разрешается осуществлять права, предоставляемые свидетельством, пока она не пройдет переосвидетельствование и не будет признано, что она может безопасно осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством и квалификационными отметками.  щ) Кандидат не имеет каких-либо аномалий костей, суставов, мышц, сухожилий или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.   * Как правило, после любых осложнений в результате повреждений костей, суставов, мышц или сухожилий, а также при наличии некоторых анатомических дефектов требуется проводить функциональную оценку для определения годности кандидата.   э) Кандидат не имеет каких-либо аномалий или заболеваний уха, или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  ю) У кандидата не наблюдается:   * расстройства вестибулярной функции; * значительной дисфункции евстахиевых труб; * неизлеченного прободения барабанных перепонок. * одиночное сухое прободение барабанной перепонки не является основанием для признания кандидата непригодным.   я) У кандидата не наблюдается:   * обструкции носоглотки; и * дефектов и заболеваний полости рта или верхних дыхательных путей, которые могут препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками; * кандидаты, страдающие серьёзным заиканием или другими дефектами речи, что препятствуют при ведении речевой связи, считаются непригодными.   4) Требования к зрительному восприятию.  а) Глаза и их придатки в пределах нормы. У кандидата нет острых или хронических патологических нарушений зрения, или каких-либо последствий хирургического вмешательства, или травмы глаз или их придатков, которые могут ослабить зрительную функцию, что будут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  б) Острота зрения на большое расстояние с коррекцией или без таковой составляет 6/12 или выше на каждый глаз в отдельности, а острота бинокулярного зрения составляет 6/9 или выше. Никакие пределы не устанавливаются в отношении остроты нескорректированного зрения. Если такая острота зрения достигается только с помощью корригирующих линз, кандидат признаётся годным при условии, что:   * такие корригирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых запрашиваемыми или имеющимися свидетельством, или квалификационными отметками; и * кроме того, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.   в) Считается, что кандидат, отвечающий этим положениям, продолжает им соответствовать, если не указано обратное. В таком случае ОГА КР может потребовать представить результаты офтальмологического обследования. Острота зрения, как нескорректированного, так и скорректированного, обычно измеряется и регистрируется при всех повторных обследованиях. Условия, при которых необходимо предоставление результатов офтальмологического обследования, включают:   * существенное снижение остроты зрения без коррекции; * снижение остроты максимально скорректированного зрения любой степени; * глазные заболевания; * повреждения глаз; * глазная хирургия.   г) Для удовлетворения этого требования, разрешается использование контактных линз при условии, что:   * линзы являются монофокальными и без тонировки; * линзы являются достаточно толерантными; * при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.   д) Кандидатам, использующим контактные линзы, не всегда требуется измерять остроту нескорректированного зрения при повторных обследованиях, если имеется информация о назначенных им контактных линзах.  е) Кандидаты со значительным нарушением рефракции используют контактные линзы или очки с линзами с высоким коэффициентом рефракции.  ж) Если используются очки, то необходимы линзы с высоким коэффициентом рефракции, с тем чтобы свести к минимуму искажение поля периферического зрения.  з) Кандидатам, у которых острота нескорректированного зрения на большое расстояние на каждый глаз ниже 6/60, требуется представлять результаты полного офтальмологического обследования до получения первого медицинского заключения и в последующем раз в пять лет.  и) Цель требуемого офтальмологического обследования заключается в том, чтобы:   * убедиться в нормальных зрительных функциях; и * выявить любые значительные патологические нарушения зрения.   к) Кандидаты, подвергшиеся хирургической операции, повлекшей за собой изменения характеристик рефракции глаза, считаются годными при условии отсутствия последствий, которые могут повлиять на безопасное осуществление прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.  л) Кандидат, использующий корригирующие линзы в соответствии с пунктом 67 абзац 4б, читает таблицу N5 или ее аналог на расстоянии 30–50 см. Если это требование выполняется только при использовании коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат признаётся годным при условии, что такая коррекция осуществляется в дополнение к корректирующим линзам очков, предусмотренным пунктом 67 абзац 4б. Если такая коррекция не предписана, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков для зрения на близкое расстояние. Если требуется коррекция зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что ему достаточно одной пары очков для выполнения требований как для дальнего, так и для близкого зрения.  м) Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия вышеуказанному требованию, могут понадобиться линзы без верхней полусферы, бифокальные или многофокальные линзы. Эти линзы позволяют читать показания приборов и карту или руководство, находящееся в руках, а также смотреть на большое расстояние через лобовое стекло, не снимая очков. Унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние (очки с линзами одной оптической силы, используемые для чтения) значительно снижает остроту зрения на большое расстояние и поэтому не разрешается.  н) Если кандидату требуется получить или заменить корригирующие линзы, он сообщает специалисту, определяющему недостатки рефракции глаз и подбирающему очки, расстояния, необходимые для считывания показаний приборов в кабине экипажа тех типов воздушных судов, на которых кандидату предстоит летать.  о) Если в соответствии с данным пунктом требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.  п) Кандидат имеет нормальное поле зрения.  р) У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение.   * Снижение остроты бинокулярного зрения, аномальная конвергенция, не нарушающая зрение на близкое расстояние, и несоосность линз, при которой фузионные характеристики исключают астенопию и диплопию, не являются причиной для дисквалификации.   5) Требования к слуху.  а) Кандидат, обследованный чистотональным аудиометром, не имеет потери слуха на каждое ухо в отдельности более 35 дБ на любой из трех частот 500, 1000 или 2000 Гц или более 50 дБ на частоте 3000 Гц.  б) Кандидат с потерей слуха, превышающей указанные выше нормы, признаётся годным при условии, что он имеет нормальную остроту слуха при шумовом фоне, воспроизводящем или имитирующем обычный шум в кабине воздушного судна, который накладывается на речь и сигналы радиомаяков.  в) Важно, чтобы шумовой фон был характерным для шума в кабине воздушного судна того типа, в отношении которого действуют свидетельство и квалификационные отметки кандидата.  г) В речевом материале для теста в условиях шума обычно используются как авиационные тексты, так и фонетически сбалансированные слова.  д) В качестве альтернативы можно проводить практическую проверку слуха в полете в кабине экипажа воздушного судна того типа, в отношении которого действуют свидетельство и квалификационные отметки кандидата.  **69. Медицинское заключение второго класса.**  1) Выдача и возобновление заключения.  а) Кандидат на получение свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства пилота-планериста, свидетельства пилота свободного аэростата, свидетельства бортинженера или свидетельства штурмана проходит первоначальное медицинское обследование для получения медицинского заключения второго класса.  б) При отсутствии других указаний в данном разделе обладатели свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства пилота-планериста, свидетельства пилота свободного аэростата, свидетельства бортинженера или свидетельства штурмана возобновляют медицинские заключения второго класса с интервалами, не превышающими интервалы, указанные в пункте 8.  в) Если ОГА КР удовлетворен соответствием требованиям данного раздела и общим положениям о медицинских заключениях и требованиям к эти заключениям, кандидату выдается медицинское заключение второго класса.  2) Требования к физическому и психическому состоянию здоровья, медицинское обследование основывается на указанных ниже требованиях.  а) Кандидат не имеет какого-либо заболевания или ограничения трудоспособности, которое могло бы привести к внезапной потере способности этого кандидата безопасно управлять воздушным судном или безопасно выполнять порученные обязанности.  б) У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:   * органического психического расстройства; * психического или поведенческого расстройства, вызванного употреблением психоактивных веществ, это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ; * шизофрении или шизотипического или бредового расстройства; * аффективного расстройства; * невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства; * поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами; * расстройства взрослой личности или поведения, особенно если оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях; * умственной отсталости; * расстройства психического развития; * расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности; * психического расстройства, которые могут привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые ему запрашиваемым или имеющимся свидетельством.   в) Страдающего депрессией кандидата, проходящего лечение с помощью антидепрессантов, считается непригодным, за исключением случаев, когда медицинский эксперт, имеющий доступ к подробным сведениям о данном лице, не считает, что такое состояние кандидата может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  г) У кандидата не зарегистрированы в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:   * любого прогрессирующего или непрогрессирующего заболевания нервной системы, которое может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками; * эпилепсии; * любого нарушения сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.   д) У кандидата не было травм головы, последствия которых могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  е) У кандидата нет никаких врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  ж) Кандидат, который перенес операцию хирургического замещения коронарной артерии или ангиопластию (со стентом или без него) либо другую операцию на сердце, или в истории болезни зарегистрирован инфаркт миокарда, или имеет другое кардиологическое заболевание, которое может привести к утрате работоспособности, считается непригодным, кроме случаев, когда кардиологическое состояние кандидата обследовалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  з) Кандидат с сердечной аритмией считается непригодным, кроме случаев, когда сердечная аритмия обследовалась и оценивалась в соответствии с надлежайшей медицинской практикой и было признано, что она не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.   * Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения кандидатам старше 40 лет; * Электрокардиография проводится при переосвидетельствовании кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в два года; * Электрокардиографию считается частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения; * Целью регулярного электрокардиографического обследования является обнаружение заболевания. Оно не дает достаточных оснований для признания кандидата непригодным без проведения дальнейшего тщательного обследования сердечно-сосудистой системы.   и) Систолическое и диастолическое давление крови в пределах нормы.   * В случае применения медицинских препаратов для снижения высокого кровяного давления кандидат считается непригодным, исключение составляют лишь те лекарства, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.   к) Кровеносная система не имеет никаких серьезных функциональных или структурных отклонений от нормы.  л) У кандидата нет острой легочной недостаточности или какого-либо активного поражения структуры легких, средостения или плевры, которые могут вызвать появление симптомов утраты трудоспособности при работе в обычных или аварийных условиях.   * Рентгенография грудной клетки является частью первоначального обследования, когда ожидается появления асимптоматического заболевания легких.   м) Кандидаты с хроническим обструктивным заболеванием легких считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  н) Кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях, считаются непригодными.   * Употребление лекарственных средств для лечения астмы является основанием для признания кандидата непригодным, за исключением тех лекарственных средств, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.   о) Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.   * Кандидаты с неактивными или излеченными легочными заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, могут считаться годными.   п) Кандидаты не имеют признаков грыжи, которые могут привести к потере работоспособности.  р) Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.   * Кандидаты считаются непригодными при любом осложнении после болезни или после хирургического вмешательства в любой части пищеварительного тракта или его придатков, которое может вызвать потерю работоспособности в полете, включая любую непроходимость вследствие сужения или сдавливания. * Кандидата, перенесшего серьезную хирургическую операцию на желчных протоках, органах пищеварительного тракта или его придатках, вызвавшую полное или частичное удаление либо функциональное нарушение одного из этих органов, считается непригодным до тех пор, пока медицинский эксперт, ознакомившийся с деталями операции, не вынесет заключение о том, что последствия операции не могут привести к потере работоспособности в полете.   с) Кандидаты с нарушениями обмена веществ, функций пищеварительного тракта или желез внутренней секреции, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками, считаются непригодными.  т) Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом считаются непригодными.   * Кандидаты с инсулинонезависимым сахарным диабетом считаются непригодными, за исключением случаев, когда заболевание контролируется с помощью диеты или диеты в сочетании с пероральными противодиабетическими препаратами, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.   у) Кандидаты с заболеваниями крови и/или лимфатической системы считаются непригодными, за исключением, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не препятствует безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.   * Наличие серповидных клеток и других гемоглобинопатных признаков, как правило, не препятствует признанию кандидата пригодным.   ф) Кандидаты с почечным или мочеполовым заболеванием считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не препятствует безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.   * Анализ мочи является частью медицинского освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом исследуются. * При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в области почек или мочеполового тракта, включая непроходимость вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными, за исключением случаев, когда состояние кандидата было обследовано и признано, что оно не препятствует безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками. * Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.   х) Кандидаты с серопозитивной реакцией на ВИЧ считаются непригодными, за исключением случаев, когда состояние кандидата было освидетельствовано и оценивается как не препятствующее безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  ц) Беременные кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда в результате акушерского обследования и постоянного медицинского наблюдения установлена неосложненная беременность малой степени риска.   * Срок пригодности кандидатов с неосложненной беременностью малой степени риска, прошедших оценку и наблюдаемых согласно п. 6.4.2.21, следует ограничивать периодом с конца 12-й до конца 26-й недели беременности.   ч) После родов или прекращения беременности кандидату не разрешается осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством, пока она не пройдет переосвидетельствование и не будет признано, что она может безопасно осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством и квалификационными отметками.  ш) Кандидат не имеет аномалий костей, суставов, мышц, сухожилий или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.   * Как правило, после любых осложнений в результате повреждений костей, суставов, мышц или сухожилий, а также при наличии некоторых анатомических дефектов проводится функциональная оценка для определения годности кандидата.   щ) Кандидат не имеет каких-либо аномалий или заболеваний уха, или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  э) У кандидата не наблюдается:   * расстройства вестибулярной функции; * значительной дисфункции евстахиевых труб; * неизлеченного прободения барабанных перепонок; * одиночное сухое прободение барабанной перепонки не является основанием для признания кандидата непригодным.   ю) У кандидата не наблюдается:   * обструкции носоглотки; и * дефектов и заболеваний полости рта или верхних дыхательных путей, которые могут препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.   я) Кандидаты, страдающие серьёзным заиканием или другими дефектами речи, чтобы препятствуют при ведении речевой связи, считаются непригодными.  3) Требования к зрительному восприятию.  а) Глаза и их придатки в пределах нормы. У кандидата нет острых или хронических патологических нарушений зрения, или последствий хирургического вмешательства, или травмы глаз или их придатков, которые могут ослабить зрительную функцию в такой степени, что будут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  б) Острота зрения на большое расстояние с коррекцией или без таковой составляет 6/12 или выше на каждый глаз в отдельности, а острота бинокулярного зрения составляет 6/9 или выше. Никакие пределы не устанавливаются в отношении остроты нескорректированного зрения. Если такая острота зрения достигается только с помощью корригирующих линз, кандидат может быть признан годным при условии, что:   * такие корригирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых запрашиваемыми или имеющимися свидетельством, или квалификационными отметками; и * кроме того, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.   в) Кандидат, соответствующий этим положениям, продолжает им соответствовать, если не указано иное. В таком случае ОГА КР требует представить результаты офтальмологического обследования. Острота зрения (нескорректированного или скорректированного), как правило, измеряется и регистрируется при всех повторных обследованиях. Условия, требующие представления результатов офтальмологического обследования, включают:   * существенное снижение остроты зрения без коррекции; * снижение в любой степени остроты максимально скорректированного зрения; * глазные заболевания; * повреждения глаз; или * глазную хирургию.   г) Для удовлетворения этого требования, кандидаты могут использовать контактные линзы при условии, что:   * линзы являются монофокальными и без тонировки; * линзы являются достаточно толерантными; * при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.   д) Кандидатам, использующим контактные линзы, иногда не требуется при всех повторных исследованиях измерять остроту нескорректированного зрения, если имеются сведения о выписанных им контактных линзах.  е) Кандидаты со значительным нарушением рефракции используют контактные линзы или очки с линзами с высоким коэффициентом рефракции.  ж) Если используются очки, то необходимы линзы с высоким коэффициентом рефракции, с тем чтобы свести к минимуму искажение поля периферического зрения.  з) Кандидатам, у которых острота нескорректированного зрения на большое расстояние на каждый глаз ниже 6/60, требуется представлять результаты полного офтальмологического обследования до получения первого медицинского заключения и в последующем раз в пять лет.  и) Цель требуемого офтальмологического обследования заключается в том, чтобы:   * убедиться в нормальных зрительных функциях; и * выявить любые значительные патологические нарушения зрения.   к) Кандидаты, подвергшиеся хирургической операции, повлекшей за собой изменения характеристик рефракции глаза, считаются годными при условии отсутствия последствий, которые могут повлиять на безопасное осуществление прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.  л) Кандидат, использующий корригирующие линзы в соответствии с пунктом 68 абзац 4б, обладает способностью чтения таблицы N5 или ее аналог на расстоянии, 30–50 см:   * Если это требование выполняется только при коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат признаётся годным при условии, что такая коррекция осуществляется дополнительно к уже предусмотренной коррекции линз очков, по пункту 68 абзац 4б, * Если такая коррекция не требуется, кандидат всегда имеет при себе пару очков для зрения на близкое расстояние при осуществлении прав, предоставляемых его свидетельством. * В случае необходимости коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что одной пары очков достаточно для выполнения требований, касающихся зрения на дальнее и близкое расстояния.   м) Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия указанному выше требованию, могут потребоваться линзы без верхней полусферы, бифокальные или, возможно, многофокальные линзы, чтобы читать показания приборов и карту или руководство, находящееся в руках, а также, не снимая очков, смотреть на большое расстояние через лобовое стекло. Унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние (очки со сплошными линзами одной оптической силы, используемые для чтения) значительно снижает остроту зрения на большое расстояние и поэтому не разрешается.  н) Когда кандидату требуется получить или заменить корригирующие линзы, он сообщает специалисту в определении недостатков рефракции глаз и подборе очков расстояния, необходимые для считывания показаний приборов в кабине экипажа тех типов воздушных судов, на которых этому кандидату предстоит летать.   * Если в соответствии с данным пунктом требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.   о) Кандидат имеет нормальное поле зрения.  п) У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение.   * Снижение остроты бинокулярного зрения, аномальная конвергенция, не нарушающая зрение на близкое расстояние, и несоосность линз, при которой фузионные характеристики исключают астенопию и диплопию, не являются причиной для дисквалификации.   4) Требования к слуху.  а) Кандидаты, неспособные слышать на оба уха разговорную речь средней громкости в тихой комнате на расстоянии 2 метров от члена врачебной комиссии, производящего обследование, стоя к нему спиной, считаются непригодными.  б) Если в результате обследования кандидата с помощью чистотонального аудиометра обнаружена потеря слуха на каждое ухо в отдельности более 35 дБ на любой из частот 500, 1000 или 2000 Гц или более чем 50 дБ на частоте 3000 Гц, он считается непригодным.  в) Кандидату, который не отвечает требованиям пункта 69 абзацах 4а или 4б, следует пройти дополнительное обследование в соответствии с пунктом 68 абзац 5б.  г) Пилоты – любители при выдаче квалификационной отметки о праве на полеты по приборам проходят проверку остроты слуха по медицинскому заключению первого класса.  **70. Медицинское заключение третьего класса.**  1) Выдача и возобновление заключения.  а) Кандидат на получение свидетельства диспетчера ОВД или свидетельства внешнего пилота проходит первоначальное медицинское обследование для получения медицинского заключения третьего класса.  б) При отсутствии других указаний в данном разделе, обладатели свидетельств диспетчера ОВД или свидетельства внешнего пилота возобновляют медицинские заключения третьего класса с интервалами, не превышающими интервалы, указанные в пункте 6 абзац 4.  в) Если ОГА КР удостоверится в соответствии требованиям данного раздела и положениями по медицинским заключениям и требованиям к ним, кандидату будет выдано медицинское заключение третьего класса.  2) Требования к физическому и психическому состоянию здоровья.  а) Кандидат не имеет какого-либо заболевания или ограничения трудоспособности, которое могло бы привести к внезапной потере этим кандидатом способности безопасно выполнять обязанности.  б) У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:   * органического психического расстройства; * психического или поведенческого расстройства, вызванного употреблением психоактивных веществ - это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ; * шизофрении, шизотипического или бредового расстройства; * аффективного расстройства; * невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства; * поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами; * расстройства взрослой личности или поведения, особенно если оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях; * умственной отсталости; * расстройства психического развития; * расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности; или * психического расстройства, которые могут привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые ему запрашиваемым или имеющимся свидетельством.   в) Страдающего депрессией кандидата, проходящего лечение с помощью антидепрессантов, считается непригодным, за исключением случаев, когда медицинский эксперт, имеющий доступ к подробным сведениям о данном лице, не считает, что такое состояние кандидата может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  г) У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:   * какого-либо прогрессирующего или непрогрессирующего заболевания нервной системы, которое препятствует безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками; * эпилепсии; или * любого нарушения сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.   д) У кандидата не было травм головы, последствия которых могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  е) У кандидата нет никаких врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, препятствующие безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.   * Кандидат, который перенес операцию хирургического замещения коронарной артерии или ангиопластию (со стентом или без него) либо другую операцию на сердце, или в истории болезни которого зарегистрирован инфаркт миокарда, или который имеет другое кардиологическое заболевание, которое может привести к утрате работоспособности, считается непригодным, кроме случаев, когда кардиологическое состояние кандидата обследовалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.   ж) Кандидат с сердечной аритмией считается непригодным, кроме случаев, когда сердечная аритмия обследовалась и оценивалась в соответствии с надлежащей медицинской практикой и было признано, что она не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  з) Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения.   * Электрокардиография проводится при переосвидетельствовании кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в два года. * Целью регулярного электрокардиографического обследования является обнаружение заболевания. Оно не дает достаточных оснований для признания кандидата непригодным без проведения дальнейшего тщательного обследования сердечно сосудистой системы.   и) Систолическое и диастолическое давление крови в пределах нормы.   * В случае применения медицинских препаратов для снижения высокого кровяного давления кандидат считается непригодным, исключение составляют лишь те лекарства, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством.   к) Кровеносная система не имеет никаких серьезных функциональных или структурных отклонений от нормы.  л) У кандидата нет острой легочной недостаточности или какого-либо активного поражения структуры легких, средостения или плевры, которые могут вызвать появление симптомов утраты трудоспособности при работе в обычных или аварийных условиях.   * Как правило, проводить рентгенографию грудной клетки необязательно, но может быть показано в тех случаях, когда можно ожидать проявления бессимптомного заболевания легких.   м) Кандидаты с хроническим обструктивным заболеванием легких считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  н) Считаются непригодными кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях.   * Употребление лекарственных средств для лечения астмы является основанием для признания кандидата непригодным, за исключением тех лекарственных средств, применение которых совместимо с безопасным осуществлением прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.   о) Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.   * Кандидаты с неактивными или излеченными легочными заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, могут считаться годными.   п) Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.   * При осложнении после болезни или хирургического вмешательства в какой-либо части пищеварительного тракта или его придатков, которое может вызвать внезапную потерю работоспособности, в частности при любой непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными. * Кандидата, который перенес серьезную хирургическую операцию на желчных протоках, органах пищеварительного тракта или его придатках, вызвавшую полное или частичное удаление, или функциональное нарушение одного из этих органов, считается непригодным на такой срок, пока медицинский эксперт, имеющий возможность подробно ознакомиться с этой операцией, не вынесет заключение о том, что последствия операции не могут привести к потере работоспособности.   р) Кандидаты с нарушениями обмена веществ, функций пищеварительного тракта или желез внутренней секреции, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками, считаются непригодными.  с) Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом считаются непригодными.   * Кандидаты с инсулинонезависимым сахарным диабетом считаются непригодными, за исключением случаев, когда заболевание может удовлетворительно контролироваться с помощью только диеты или диеты в сочетании с пероральным приемом противодиабетических препаратов, применение которых совместимо с безопасным осуществлением кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.   т) Кандидаты с заболеванием крови и/или лимфатической системы считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не препятствует безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.  у) Кандидаты с серьезным почечным или мочеполовым заболеванием считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не препятствует безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.   * Анализ мочи является частью медицинского освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом исследуются.   ф) При любом осложнении после болезни или хирургического вмешательства в области почек или мочеполового тракта, в частности при непроходимости вследствие сужения или сдавливания, кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата обследовалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.   * Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.   х) Кандидаты с серопозитивной реакцией на ВИЧ считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата было освидетельствовано и оценено в соответствии с надлежащей врачебной практикой и оценивается как не препятствующее безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.  ц) Беременные кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда в результате акушерского обследования и постоянного медицинского наблюдения установлена неосложненная беременность малой степени риска.   * В период беременности следует принимать меры предосторожности, чтобы своевременно освободить диспетчера управления воздушным движением в случае преждевременного начала родовых схваток или других осложнений. * Срок пригодности кандидатов с неосложненной беременностью малой степени риска, прошедших оценку следует ограничивать периодом до конца 34-й недели беременности.   ч) После родов или прекращения беременности кандидату не разрешается осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством, пока она не пройдет переосвидетельствование в соответствии с оптимальной медицинской практикой и будет признано, что она может безопасно осуществлять права, предоставляемые ее свидетельством и квалификационными отметками.  ш) Кандидат не имеет каких-либо аномалий костей, суставов, мышц, сухожилий или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.   * Как правило, после любых осложнений в результате повреждений костей, суставов, мышц или сухожилий, а также при наличии некоторых анатомических дефектов требуется проводить функциональную оценку для определения годности кандидата.   щ) Кандидат не имеет каких-либо аномалий или заболеваний уха, или связанных с ними структур, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  э) В носу, полости рта и верхних дыхательных путях не выявлено серьезных дефектов или заболеваний, которые могут препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  ю) Кандидаты, страдающие серьёзным заиканием или другими дефектами речи, чтобы препятствуют при ведении речевой связи, считаются непригодными.  3) Требования к зрительному восприятию.  а) Глаза и их придатки в пределах нормы. У кандидата нет острых или хронических патологий зрения, последствий хирургического вмешательства, травм глаз или их придатков, препятствующие безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.  б) Острота зрения на большое расстояние с коррекцией или без таковой составляет 6/9 или выше на каждый глаз в отдельности, а острота бинокулярного зрения составляет 6/6 или выше. Никакие пределы не устанавливаются в отношении остроты нескорректированного зрения. Если такая острота зрения достигается только с помощью корригирующих линз, кандидат признаётся годным при условии, что:   * такие корригирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых запрашиваемыми или имеющимися свидетельством, или квалификационными отметками; * кроме того, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.   в) Кандидат, соответствующий этим требованиям, считается продолжающим соответствовать им, если не доказано обратное. В этом случае ОГА КР требует предоставить результаты офтальмологического обследования. Острота нескорректированного или скорректированного зрения обычно измеряется и регистрируется при всех повторных обследованиях. Условия, требующие получения результатов офтальмологического обследования, включают значительное снижение остроты зрения без коррекции, снижение остроты максимально скорректированного зрения, глазные заболевания, повреждения глаз или глазную хирургию.  г) Для соответствия этому требованию, кандидаты могут использовать контактные линзы при условии, что:   * линзы являются монофокальными и без тонировки; * линзы являются достаточно толерантными; * при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.   д) Кандидатам, использующим контактные линзы, иногда не требуется при всех повторных исследованиях измерять остроту нескорректированного зрения, если имеются сведения о выписанных им контактных линзах.  е) Кандидаты со значительным нарушением рефракции используют контактные линзы или очки с линзами с высоким коэффициентом рефракции.   * Если используются очки, то необходимы линзы с высоким коэффициентом рефракции, с тем чтобы свести к минимуму искажение поля периферического зрения.   ж) Кандидаты, у которых острота нескорректированного зрения на дальнем расстоянии на каждый глаз ниже 6/60, представляют результаты полного офтальмологического обследования до получения первого медицинского заключения, а затем – раз в пять лет.  з) Цель офтальмологического обследования заключается в том, чтобы:   * убедиться в нормальных зрительных функциях; и * выявить любые значительные патологические нарушения зрения.   и) Кандидаты, подвергшиеся хирургической операции, повлекшей за собой изменения характеристик рефракции глаза, признаются годными при условии отсутствия последствий, которые могут повлиять на безопасное осуществление прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.  к) Кандидат, использующий корригирующие линзы в соответствии с пунктом 70 абзац 3б, читает таблицу N5 или ее аналог на расстоянии, 30–50 см, выбранном самим кандидатом и способностью читать таблицу N14 или ее аналога на расстоянии 100 см. Если это требование выполняется только при использовании коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат признаётся годным при условии, что такая коррекция осуществляется в дополнение к корректирующим линзам очков, предусмотренным пунктом 70 абзац 3б. Если такая коррекция не предписана, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков для зрения на близкое расстояние. Если требуется коррекция зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что ему достаточно одной пары очков для выполнения требований как для дальнего, так и для близкого зрения.  л) Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия указанному выше требованию, могут потребоваться линзы без верхней полусферы, бифокальные или, возможно, многофокальные линзы, чтобы читать показания экранов индикаторов РЛС, приборов визуальной индикации, а также рукописный или напечатанный материал и, не снимая очков, смотреть на большое расстояние через окна. Унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние (очки со сплошными линзами одной оптической силы, используемые для чтения) может быть приемлема для некоторых обязанностей диспетчера УВД или внешнего пилота. Однако унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние значительно снижает остроту зрения на большое расстояние.  м) В случаях, когда кандидату требуется получить или заменить корригирующие линзы, предполагается, что он сообщит оптометристу о необходимых расстояниях для чтения, соответствующих функциям диспетчера воздушного движения или внешнего пилота, которые он будет выполнять.   * Если в соответствии с данным пунктом требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.   н) Кандидат имеет нормальное поле зрения.  о) У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение.   * Снижение остроты бинокулярного зрения, аномальная конвергенция, не нарушающая зрение на близкое расстояние, и несоосность линз, при которой фузионные характеристики исключают астенопию и диплопию, не являются причиной для дисквалификации.   4) Требования к слуху.  а) Кандидат, обследованный с помощью чистотонального аудиометра, не имеет потери слуха на каждое ухо в отдельности более 35 дБ на любой из трех частот 500, 1000 или 2000 Гц или более 50 дБ на частоте 3000 Гц.  б) Кандидат с потерей слуха, превышающей указанные выше нормы, признаётся годным при условии, что он имеет нормальную остроту слуха при шумовом фоне, воспроизводящем или имитирующем обычный шум на рабочем месте диспетчера ОВД или внешнего пилота.   * Частотный спектр постороннего шума определяется только в той мере, насколько достаточно представлен диапазон частот от 600 до 4800 Гц (речевой диапазон частот). * В речевом материале для текста в условиях шума обычно используются как авиационные тексты, так и фонетически сбалансированные слова.   в) В качестве альтернативы можно проводить практическую проверку слуха в условиях работы аналогичных, на рабочем месте диспетчера ОВД в соответствии с имеющимися у него действительным свидетельством и квалификационными отметками. |

**Врио директора**

**Государственного агентства**

**гражданской авиации при**

**Кабинете Министров**

**Кыргызской Республики Д.К. Бостонов**