

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН  
МИНИСТРЛЕР КАБИНЕТИНЕ  
КАРАШТУУ  
ЖАРАНДЫК АВИАЦИЯ  
МАМЛЕКЕТТИК АГЕНТТИГИ



ГОСУДАРСТВЕННОЕ  
АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ  
АВИАЦИИ  
ПРИ КАБИНЕТЕ МИНИСТРОВ  
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

БУЙРУК  
ПРИКАЗ

2025-ч. 30-декабрь № 13

Бишкек ш.  
г.Бишкек

**Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу  
Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин 2025-жылдын 18-  
мартындагы № 01 буйругу менен бекитилген «КРАЭ-1. Авиациялык  
персоналга күбөлүк берүү» Кыргыз Республикасынын авиациялык  
эрежелерине өзгөртүүлөрдү киргизүү жөнүндө**

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин 2023-жылдын 3-мартындагы № 115 "Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин айрым ченем жаратуу ыйгарым укуктарын мамлекеттик органдарга жана жергиликтүү өз алдынча башкаруунун аткаруу органдарына өткөрүп берүү жөнүндө» токтомуна ылайык, ошондой эле Эл аралык жарандык авиация уюмунун (ИКАО) стандарттары жана сунушталган практикасы менен максималдуу ырааттуулугун камсыз кылуу максатында, **буйрук кылам:**

1. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин 2025-жылдын 18-мартындагы № 1 "КРАЭ-1. Авиациялык персоналга күбөлүк берүү" Кыргыз Республикасынын Авиация эрежелерин бекитүү жөнүндө" буйругуна тиркемеге ылайык өзгөртүүлөр киргизилсин.

2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин авиациялык персоналды тастыктамалоо башкармалыгына:

- катталган күндөн тартып үч жумушчу күндүн ичинде бул буйрукту «Эркин Тоо» газетасынын редакциясына мамлекеттик жана расмий тилдерде жарыялоо үчүн жөнөтүлсүн;

- ушул буйрукту мамлекеттик жана расмий тилдерде электрондук документ жүгүртүү системасы аркылуу Кыргыз Республикасынын Юстиция министрлигине Кыргыз Республикасынын нормативдик укуктук актыларынын Мамлекеттик реестрине киргизүү үчүн, ошондой эле Кыргыз Республикасынын Президентинин Администрациясына маалымат үчүн жиберилсин;

3. Бул буйруктун аткарылышын көзөмөлдөө Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация

мамлекеттик агенттигинин директорунун орун басары Б.А. Джумалиевге жүктөлсүн.

4. Бул буйрук расмий жарыяланган күндөн тартып жети күн өткөндөн кийин күчүнө кирет.

---

**О внесении изменений в Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-1. Выдача свидетельств авиационному персоналу», утвержденные приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от 18 марта 2025 года № 01**

В соответствии с постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики «О делегировании отдельных нормотворческих полномочий Кабинета Министров Кыргызской Республики государственным органам и исполнительным органам местного самоуправления» от 3 марта 2023 года №115, а также в целях обеспечения максимального единообразия со Стандартами и Рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО), **приказываю:**

1. Внести в приказ Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «Об утверждении Авиационных правил Кыргызской Республики «АПКР-1. Выдача свидетельств авиационному персоналу» от 18 марта 2025 года № 1» изменения, согласно приложению.

2. Управлению сертификации авиационного персонала Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики:

- в течение трех рабочих дней со дня регистрации направить настоящий приказ в редакцию газеты «Эркин Тоо» на государственном и официальном языках для опубликования;

- направить настоящий приказ на государственном и официальном языках через систему электронного документооборота в Министерство юстиции Кыргызской Республики для включения в Государственный реестр нормативных правовых актов Кыргызской Республики, а также в Администрацию Президента Кыргызской Республики для информации;

3. Контроль над исполнением настоящего приказа возложить на заместителя директора Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики Б.А. Джумалиева.

4. Настоящий приказ вступает в силу по истечении семи дней со дня его официального опубликования.

Директор



Д.К. Бостонов

Кыргыз Республикасынын  
Министрлер Кабинетине  
караштуу Жарандык авиация  
мамлекеттик агенттигинин  
2025-ж. “ 30 ” декабрь  
№ 13 буйругуна  
тиркеме

1) «КЫСКАРТУУЛАР» бөлүмү төмөнкүдөй редакциядагы 43-абзац менен толукталсын:

«ZFTT - Zero Flight Time Training. Аэродромдук машыгуу сценарийине ылайык учуу процедураларын имитациялоо боюнча учуу-тренажёрдук даярдоо.»;

2) 1-бөлүмдүн 2-параграфынын 1-пунктунун 5-подпунктунун үчүнчү абзацы күчүн жоготту деп табылсын;

3) 1-бөлүмдүн 4-параграфы төмөнкүдөй редакциядагы 8<sup>1</sup>-пункт менен толукталсын:

«8<sup>1</sup>. Кыргыз Республикасынын ЖАОсын Кыргыз Республикасынын жарандыгы жок болгон талапкерлерге бортоператор күбөлүгү берилбейт.»;

4) 1-бөлүмдүн 6-параграфынын 23-пунктунун бешинчи абзацы төмөнкүдөй редакцияда баяндалсын:

« - таануунун негизинде талапкер Кыргыз Республикасынын жарандык аба кемелеринин реестринде катталган аба кемелеринде 1000 сааттан кем эмес учуу убактысына ээ болсо же экипаждын курамында 24 айдан кем эмес болгон болсо»;

5) 1-бөлүмдүн 9-параграфынын 38-пункту төмөнкүдөй редакцияда баяндалсын:

«38. Талаптарга шайкештигин милдеттүү түрдө ырастоо үчүн КР ЖАО күбөлүк ээсине 1, 2 же 3-класстагы медициналык корутунду берет. Бул жол-жобо өзүнчө медициналык тастыктама берүү менен ашырылышы мүмкүн»;

6) 1-бөлүмдүн 9-параграфынын 39-пункту төмөнкүдөй редакцияда баяндалсын:

«39. Авиациялык персоналдын күбөлүгүнө талапкерлер жана иштеп жаткан күбөлүк ээлери 12 айда бир жолу көкүрөк органдарын флюорографиялык (рентгенологиялык) милдеттүү текшерүүдөн өтүүгө тийиш. Текшерүү жыйынтыктары ушул Эрежелердин 7-Тиркемеде белгиленген формага ылайык медициналык корутундуга тиркелет»;

7) 1-бөлүмдүн 10-параграфы төмөнкүдөй редакциядагы 73<sup>1</sup>-пункт менен толукталсын:

«73<sup>1</sup>. Эгерде линиялык учкучтун күбөлүгүнүн (учак, тик учак жана көтөрүү күчүн жогорулатуу системасы бар аба кемеси), коммерциялык авиация учкучунун күбөлүгүнүн (учак, дирижабль, тик учак жана көтөрүү күчүн жогорулатуу системасы бар аба кемеси) же көп мүчөлүү экипаждын

учкучунун күбөлүгүнүн (учак) ээси болуп саналган талапкер коммерциялык аба ташууларды аткаруу учурунда 59 жаш курагында медициналык кароодон өтсө, медициналык корутунду 12 айга берилет, мында медициналык корутундунун колдонуу мөөнөтүнүн 50 пайызынан көбү талапкер 60 жашка толгондон кийинки мезгилге туура келбеген учурлардан тышкары. Эгерде медициналык корутундунун колдонуу мөөнөтүнүн 50 пайызынан ашыгы талапкер 60 жашка толгондон кийинки мезгилге туура келсе, мындай учурларда медициналык корутунду 6 айлык мөөнөткө берилет»;

8) 1-бөлүмдүн 13-параграфы төмөнкүдөй редакциядагы 85<sup>1</sup> жана 85<sup>2</sup> пункттары менен толукталсын:

«85<sup>1</sup>. Кыргыз Республикасынын ЖАОы өз алдынча, ЖАО тарабынан бекитилген тизмеге киргизилген чет мамлекеттердин ыйгарым укуктуу авиациялык органдары тарабынан берилген авиациялык окуу жайларынын тастыктамаларын жана тренажёрдук түзүлүштөрдүн тастыктамаларын таанып алат.

85<sup>2</sup>. Автоматтык түрдө таанууга кабыл алынуучу мамлекеттердин тизмеси Кыргыз Республикасынын ЖАОсы тарабынан түзүлөт жана бекитилет, үзгүлтүксүз негизде кайра каралып турат.»;

9) 1-бөлүмдүн 15-параграфы төмөнкүдөй редакциядагы 97<sup>1</sup>-пункт менен толукталсын:

«97<sup>1</sup>. Баалоо жол-жоболорун стандартташтыруу жана текшерүүнүн ыкмаларынын биримдигин камсыз кылуу максатында КР ЖАОнын улуу экзаменаторлорду дайындоого укуктуу.

Улуу экзаменаторлорду дайындоонун тартиби, ыйгарым укуктарын узартуу жана токтотуу, ошондой эле алардын даярдыгына коюлуучу талаптар, компетенттүүлүгүн баалоо жана мезгил-мезгили менен кайра даярдоосу 14-тиркеме «Улуу экзаменаторлор» менен белгиленет.»;

10) 1-бөлүмдүн 15-параграфы төмөнкүдөй редакциядагы 106<sup>1</sup>-пункт менен толукталсын:

«106<sup>1</sup>. Кыргыз Республикасынын ЖАОы авиациялык персоналды даярдоо, тастыктамалоо боюнча көзөмөл функцияларын аткаруу учурунда буузууларды (четтөөлөрдү, эскертүүлөрдү) аныктайт жана аларды жоюуга жана кайталап пайда болушуна жол бербөөгө багытталган чараларды көрөт.

Буузуулардын (эскертүүлөрдүн) классификациясы, ошондой эле аларды түзүү, жеткирүү, жоюу жана жабуу тартиби КР ЖАО тарабынан бекитилген документке ылайык аныкталат.»;

11) 2-бөлүмдүн 3-параграфынын 153-пункту төмөнкүдөй редакцияда баяндалсын:

«153. Тийиштүү даярдыктан өтүп, ыйгарым укуктуу инструктордун көзөмөлү астында учууларды аткарган күбөлүктүн ээси үчүн класстагы аба кемесинин квалификациялык белги күбөлүккө киргизилет жана ал тиешелүү экипаж мүчөсүнүн функцияларын аткарууга укук берет.

Эгерде күбөлүктүн ээси типтеги аба кемеси боюнча тиешелүү даярдыктан өткөн болсо, анын күбөлүгүнө тиешелүү экипаж мүчөсүнүн функцияларын аткарууга укук берген квалификациялык белги киргизилет.»;

12) 2-бөлүмдүн 6-параграфынын 160-пункту төмөнкүдөй редакцияда баяндалсын:

«160. Күбөлүк же квалификациялык белгини алуу үчүн талап кылынган көндүмдөрдү көрсөтүү максатында жүргүзүлүүчү маневрлерди аткарууда же тажрыйба топтоодо FSTD колдонууга, даярдыктын коюлган милдеттерине шайкештигин камсыздоочу КР ЖАОна тийиштүү бекитүүсүнөн кийин гана уруксат берилет.

FSTDнин квалификациясын, бекитилишин жана колдонулушун жөнгө салуучу жоболор ушул Эрежелердин 12 Тиркемеде келтирилген.»;

13) 2-бөлүмдүн 9-параграфы төмөнкүдөй редакциядагы 169<sup>1</sup>-пункт менен толукталсын:

«169<sup>1</sup>. Учуу тажрыйбасынын көлөмү жана мүнөзү учуу китепчеси (Logbook) аркылуу тастыкталат, анын формасын жана жүргүзүү тартибин КР ЖАО аныктайт. Учкуч учуу китепчеси киргизилген маалыматтардын тактыгы жана чындыкка шайкештиги үчүн жеке жоопкерчилик тартат.

Электрондук формат колдонулган учурда, учуу китепчеси КР ЖАО тарабынан таанылган санариптик системалар жана программалык чечимдер аркылуу жүргүзүүгө жолу берилет, мында маалыматтардын корголушу жана сакталышы милдеттүү түрдө камсыздалууга тийиш.»;

14) 2-бөлүмдүн 17-параграфынын 206-пункту төмөнкүдөй редакциядагы 7-подпункт менен толукталсын:

«7) талапкер приборлор боюнча учуу эрежелерине ылайык учууларды аткаруу үчүн ушул Эрежелердин 1-Тиркемеде белгиленген талаптарга ылайык англис тилинин билимин жана деңгээлине ээ болгонун көрсөтгү.»;

15) 5-бөлүмдүн 7-параграфынын 296-пункту төмөнкүдөй редакцияда баяндалсын:

«296. АКБ диспетчеринин квалификациялык белгилерине төмөнкүлөр кирет:

1) аэродромдун диспетчеринин белгиси;

2) мамиле кылууну жол-жоболук контролдоо диспетчеринин белгиси;

3) байкоо каражаттарын пайдалануу менен мамиле кылууну контролдоо диспетчеринин белгилөө;

4) АКБ районунун жол-жоболук контролдоо диспетчеринин белгиси;

5) байкоо каражаттарын пайдалануу менен АКБ райондук контролдоо диспетчеринин белгиси;

6) диспетчер-инструктордун белгиси.»;

16) 5-бөлүмдүн 7-параграфынын 297-пунктунун «в» пунктчасы төмөнкүдөй редакцияда баяндалсын:

«в) байкоо каражаттарын пайдалануу менен мамиле кылууну контролдоо диспетчеринин жана АКБ районунун контролдоо диспетчеринин квалификациялык белгилери: талапкер кызматтык милдеттерге тиешелүү деңгээлде талаптарга жооп берет жана берилген эрежелерге ылайык келген билим деңгээлин көрсөтөт, жок дегенде төмөнкү кошумча тармактарда.»;

17) 6-бөлүмдүн 1-параграфынын 305-пункту төмөнкүдөй редакцияда баяндалсын:

«305. КР ЖАО тарабынан авиациялык персоналга берилүүчү күбөлүктөр төмөнкү талаптарга жооп берүүгө тийиш:

- 1) күбөлүктөр жогорку сапаттагы кагазда же ылайыктуу башка материалда, анын ичинде пластикалык карточкалар түрүндө даярдалат; же
- 2) автономдуу мобилдик электрондук түзүлүштөрдө чагылдырылган электрондук күбөлүктөрдү колдонууга жол берилет.
- 3) күбөлүк, колдонууга жараша, медициналык корутундунун классын, иштөө мөөнөтүн жана КР ЖАО тарабынан белгиленген медициналык чектөөлөрдү көрсөтүү менен, учурдагы медициналык корутунду жөнүндө маалыматтарды камтыйт.»;

18) 6-бөлүмдүн 3-параграфынын 314 пункту төмөнкүдөй редакцияда баяндалсын:

«314. Күбөлүктөрдө көрсөтүлгөн маалымат КР ЖАО электрондук жазууларында камтылган маалыматты чыгарат, ошондой эле 10-тиркемеге ылайык стандарттык форманы камтыйт.»;

19) 6-бөлүмдүн 3-параграфынын 318 пункту төмөнкүдөй редакцияда баяндалсын:

«318. Тили: күбөлүк 10-тиркемеде берилген формага ылайык англис тилиндеги күбөлүктүн электрондук түрдөгү гипершилтеме катары “ICAO” аббревиатурасын камтыйт.»;

20) 6-бөлүмдүн 3-параграфынын 319 пункту төмөнкүдөй редакцияда баяндалсын:

«319. Пункттардын жайгашуусу: күбөлүктүн көрүнүп турган сүрөтү 10-тиркемеде келтирилген формага ылайык англис тилиндеги пункттардын чечмеленишин жана жайгашуусун кайталайт.»;

21) 6-бөлүмдүн 3-параграфынын 321 пункту төмөнкүдөй редакцияда баяндалсын:

«321. Бөлүмгө киргизилген кошумча жардамчы маалымат 10-тиркемеде келтирилген формага ылайык келет.»;

22) Төмөнкүдөй редакциядагы 11-тиркеме - ZFTT программасы боюнча (Zero Flight Time Training) менен толукталсын:

1. Жалпы жоболор

1.1. ZFTT программасы боюнча учкучтарды даярдоо КР ЖАО тарабынан бекитилген авиациялык окуу жайында жүргүзүлөт.

1.2. Даярдоо ИКАО классификациясына ылайык квалификацияланган жана КР ЖАО тарабынан таанылган толук масштабдуу учуу тренажёрунда (FFS) аткарылат.

## 2. Учкучтарга коюлуучу талаптар

2.1. ZFTT программасына кабыл алуу үчүн учкуч тиешелүү аба кемесинин түрүндө жалпы кеминде 500 саат учуу тажрыйбасына ээ болушу керек.

## 3. ZFTT башталганга чейинки минималдуу учуу тажрыйбасы

3.1. Минималдуу учуу тажрыйбасы колдонулуп жаткан учуу тренажёрунун квалификациясына жараша аныкталат жана төмөнкү талаптарга жооп берүүгө тийиш:

3.1.1. ИКАО классификациясы боюнча IV-типтен төмөн болбогон же КР ЖАО тааныган эквиваленттүү деңгээлдеги толук масштабдуу учуу тренажёрун колдонуу;

3.1.2. Тренажердо учкуч төмөнкүлөрдө ээ болушу зарыл:

– жалпы кеминде 500 саат учуу тажрыйбасы; же

– тиешелүү аба кемесинин түрүндө кеминде 100 жолу учуп-конуу.

20) Төмөнкүдөй редакциядагы 12-тиркеме - Учуу курамын окутууга арналган тренажёрлор (FSTD) менен толукталсын:

### 1. Жалпы жоболор

1.1. Бул бөлүмдө учуу курамын окутууга арналган тренажёрлорду (Flight Simulation Training Devices — FSTD) авиациялык персоналды окутууда, текшерүүдө жана кайра даярдоодо колдонууга коюлуучу жалпы талаптар белгиленет.

1.2. FSTD колдонууга КР ЖАО тарабынан квалификациядан өткөндөн жана Колдонууга уруксат берилгенден кийин гана жол берилет.

1.3. FSTD'нин долбоорлонушу, квалификацияланышы жана эксплуатацияланышы ИКАО Doc 9625 «Учуу курамын окутуу тренажёрлорун квалификациялоо критерийлери боюнча колдонмо» документине, анын актуалдуу редакциясына жана кийинки өзгөртүүлөрүнө ылайык жүргүзүлөт.

1.4. Квалификациядан өтпөгөн FSTD'ни окутуу, баалоо же тестирлөө максатында колдонууга тыюу салынат.

1.5. FSTD оператору тренажёрдун квалификациялык критерийлерге туруктуу шайкеш болуусун жана эксплуатациялык мүнөздөмөлөрүнүн квалификация учурунда тастыкталган деңгээлде сакталышын камсыздайт.

### 2. FSTD классификациясы жана деңгээлдери

2.1. Учуш динамикасы, системалардын иштөөсү жана башкаруу процедураларынын реалисттик деңгээлине жараша FSTD төмөнкү түрлөргө бөлүнөт:

а) Спецификалык (S) — белгилүү учак тибинин учуш жана системалык мүнөздөмөлөрүн толук моделдеген жогорку деңгээлдеги тренажёр;

б) Репрезентативдик (R) — стандарттуу эксплуатациялык процедураларды жана учуу тапшырмаларын аткарууга мүмкүндүк берген орточо деңгээлдеги тренажёр;

в) Жалпыланган (G) — жалпы процедураларды, көндүмдөрдү жана экипаждын өз ара аракеттенүүсүн машыктырууга арналган базалык деңгээлдеги тренажёр.

2.2. FSTD деңгээли даярдоо тапшырмаларына жараша аныкталат жана КР ЖАО тарабынан төмөнкүлөрдүн негизинде бекитилет, сыноолордун жыйынтыктары өтүлгөн текшерүүлөр боюнча отчеттор (validation reports) Дос 9625 талаптарына шайкеш документтер.

3. Квалификация жана аракет мөөнөтү

3.1. FSTD квалификациясы КР ЖАО тарабынан берилүүчү Тастыктама менен ырасталат.

3.2. Квалификацияны сактоо FSTD эксплуатациясынын бүткүл мезгили ичинде жүргүзүлүүчү мезгилдүү квалификациялык сыноолор аркылуу камсыздалат. Сыноолордун ортосундагы аралык жыйырма төрт (24) айдан ашпашы керек.

3.3. Белгиленген критерийлерге ылайык келбеген учурларда Тастыктаманын аракетин токтотууга, чектөөгө же жокко чыгарууга жол берилет.

3.4. Тастыктама мөөнөтсүз берилет жана анын аракетин токтотуу, чектөө же жокко чыгаруу жүзөгө ашырылмайынча күчүндө болот.

3.5. FSTD'нин техникалык конфигурациясына киргизилген ар кандай өзгөртүүлөр (анын ичинде программалык камсыздоону же техникалык компоненттерди жаңылоо), ошондой эле тренажёрду башка жайга көчүрүү КР ЖАО тарабынан милдеттүү түрдө баалоого алынат.

3.6. КР ЖАО белгиленген талаптарга шайкеш келбегендик аныкталганда же надзордун жыйынтыгы боюнча көрсөтүлгөн оңдоочу иш-чаралар аткарылбаган учурда Тастыктаманын аракетин токтотуу же жокко чыгаруу укугуна ээ.

4. FSTD колдонууга уруксат

4.1. FSTD окутуу, текшерүү же экзамендик максаттарда колдонулушу үчүн КР ЖАО тарабынан операторго же тастыкталган окуу уюмуна берилген аракеттеги Тастыктама болушу зарыл.

4.2. FSTD колдонулуучу бардык окуу программалары КР ЖАО тарабынан бекитилет жана алардын курамында тренажёрдун тиби, деңгээли жана аткарылуучу окуу тапшырмаларынын көлөмү көрсөтүлүшү керек.

5. Көзөмөл жана мониторинг

5.1. КР ЖАО FSTD эксплуатациясына карата төмөнкү иштерди камтыган надзорду жүзөгө ашырат:

а) бекитилген квалификация критерийлерине шайкештикти тастыктоо үчүн пландуу жана пландан тышкаркы баалоолор;

б) сапатты башкаруу системасына (QMS) жана конфигурацияны башкаруу системасына (CMS) аудит жүргүзүү;

в) авиациялык персоналды окутуу жана текшерүү учурунда FSTD колдонулушуна байкоо жүргүзүү;

г) аудиттердин жана баалоолордун жыйынтыгы боюнча оңдоочу иш-чаралардын аткарылышын мониторинг кылуу.

6. Жооп кайтаруу чаралары

6.1. Көзөмөлдүн жыйынтыгы боюнча аныкталган бузуу же шайкешсиздиктер толук жоюлмайынча КР ЖАО FSTD Тастыктаманын аракетин убактылуу токтотууга укуктуу.

## 7. Акыркы жоболор

7.1. FSTD квалификациясына, баалоосуна жана надзоруна байланыштуу деталдуу жоболор, ошондой эле тиешелүү формалар жана документтер КР ЖАО тарабынан бекитилген өзүнчө документтер менен аныкталат.

7.2. Чет мамлекеттердин авиациялык ыйгарым укуктуу органдары тарабынан квалификациядан өткөрүлгөн жана колдонууга уруксат берилген FSTD тренажёрлорун КР ЖАО белгиленген тартипте расмий таануу чечимин кабыл алган учурда колдонууга жол берилет.

21) Төмөнкүдөй редакциядагы 13-тиркеме “Тастыкталган окуу уюмдарына карата жоболор” менен толукталсын:

### 1. Жалпы жоболор

1.1. Бул Тиркеме авиациялык персоналга күбөлүктөрдү жана квалификациялык белгилерди берүү, узартуу жана тастыктоо үчүн даярдык жүргүзгөн бекитилген окуу уюмдарына коюлуучу талаптарды аныктайт.

1.2. Окуу уюму КР ЖАО тарабынан бекитилген окуу программаларын жана талаптарды аткарууну камсыз кылган башкаруу системасын, документацияны жана көзөмөлдү түзүүгө жана колдоого милдеттүү.

1.3. Окуу уюму окутуу боюнча жетекчиликти жана Учуу аткаруу боюнча нускаманы иштеп чыгат, колдонууга киргизет жана актуалдуу абалда кармайт; көрсөтүлгөн документтер КР ЖАО тарабынан бекитилүүгө тийиш.

*Түшүндүрмө: Окутуу боюнча нускаманы иштеп чыгарууда окуу уюму АПКР-1дин 2-Тиркемеси талаптарына таянат жана зарыл учурда мазмунун кеңейтет.*

1.4. Авиациялык персоналдын башка категорияларын (инженердик-авиациялык персонал, аба кыймылын башкаруу диспетчерлери жана башкалар) даярдаган окуу уюмдары үчүн Окутуу боюнча нускаманын түзүлүшү жана мазмуну КР ЖАО нын тиешелүү документтери менен аныкталат.

1.5. Персоналдын ар кандай категориялары үчүн КР ЖАО нускамаларынын структурасы жана мазмуну КР ЖАО тарабынан бекитилген өзүнчө документтер менен белгиленет.

### 2. Окуу уюмунун нускамалары

2.1. Окуу уюму окутуу боюнча нускаманы жана Учуу аткаруу боюнча жетекчиликти иштеп чыгууга жана актуалдуу абалда кармоого милдеттүү.

2.2. Нускамаларда персонал өз милдеттерин аткаруу үчүн зарыл болгон маалымат жана көрсөтмөлөр, ошондой эле окуучулар үчүн окуу талаптарын аткарууга тиешелүү сунуштар камтылат.

2.3. Окуу уюму персоналга жана зарыл учурда окуучуларга жетекчиликтерге жана окуу уюмун бекитүүчү документтерге жеткиликтүүлүктү камсыз кылат.

2.4. Уччу аткаруу боюнча нускамалары инструкторлордун ишине коюлуучу талаптарды, анын ичинде максималдуу окуу жүктөмүн, иш убактысынын чектерин жана минималдуу эс алуу убактысын (зарыл болсо) аныктайт.

2.4.1. Окутуу боюнча нускама окутуунун стандарттарын, максаттарын жана этаптарын аныктайт жана төмөнкүлөрдү камтыйт:

- окуу планы;
- көнүгүүлөр жана сабактардын тизмеси;
- тренажёрдук даярдыктын сүрөттөлүшү (бар болгон учурда);
- теориялык даярдыктын программасы.

2.5. Уччу аткаруу боюнча нускама төмөнкү бөлүмдөрдөн турат:

- А бөлүм. Жалпы маалымат;
- В бөлүм. Техникалык маалымат;
- С бөлүм. Маршруттук маалымат (зарыл болсо);
- D бөлүм. Персоналдын даярдыгы жана иши боюнча маалымат.

22) Кошумча 14 - Тиркеме - Улук экзаменаторлор жана экзаменаторлорду стандартташтыруу

1. Улук экзаменатор КР ЖАОнын атынан жана анын тапшырмасы боюнча, КР ЖАОнын ички документтери менен аныкталган ыйгарым укуктардын чегинде иш жүргүзөт.

2. Улук экзаменатор төмөнкүдөй милдеттерди аткарат:

- дайындалган экзаменаторлордун компетенттүүлүгүн баалоону жүргүзөт;
- экзамендердин жана текшерүүлөрдүн өткөрүлүшүнө байкоо салат жана көзөмөлдү ишке ашырат;
- экзаменаторлорду окутууга жана даярдоого катышат;
- экзаменаторлордун ыйгарым укуктарын узартуу, убактылуу токтотуу же жокко чыгаруу боюнча сунуштарды киргизет;
- баалоо стандарттарын жана экзамендерди өткөрүү жол-жоболорун иштеп чыгууга жана ишке киргизүүгө көмөктөшөт.

3. Улук экзаменаторду дайындоо, анын ыйгарым укуктарын узартуу жана токтотуу КР ЖАОны тарабынан жүзөгө ашырылат.

4. Улук экзаменатор КР ЖАОнына отчет берет жана ага баш ийет.

5. Улук экзаменаторлорду даярдоонун тартиби, компетенттүүлүгүн баалоо, кайра тастыктоо (кайра сертификациялоо) жана мезгил-мезгили менен квалификациясын жогорулатуу тартиби КР ЖАОны тарабынан бекитилген документтер менен белгиленет.».

Приложение к приказу  
Государственного агентства  
Гражданской авиации при  
Кабинете Министров  
Кыргызской Республики  
№ 13 от «30» декабря 2025 года.

1) Раздел «СОКРАЩЕНИЯ» дополнить абзацем 43 следующего содержания:

«ZFTT - Zero Flight Time Training. Тренировка на летном тренажере по выполнению процедур имитации полетов по сценарию аэродромной тренировки»;

2) абзац третий подпункта 5, пункта 1, параграфа 2 Главы 1, признать утратившим силу;

3) параграф 4 Главы 1 дополнить пунктом 8<sup>1</sup> следующего содержания:

«8<sup>1</sup>. ОГА КР не выдает свидетельство бортоператора кандидатам, не являющимися гражданами Кыргызской Республики.»;

4) абзац 5 пункта 23 параграфа 6 Главы 1 изложить в следующей редакции:

«кандидат на основании признания свидетельства, выданного другим государством, имеет налет не менее 1000 часов или был в составе экипажа не менее 24 месяцев на воздушных судах, зарегистрированных в реестре гражданских воздушных судов Кыргызской Республики»;

5) пункт 38 параграфа 9 Главы 1 изложить в следующей редакции:

«38. Для обязательного подтверждения соответствия требованиям, ОГА КР, выдает обладателю свидетельства медицинское заключение 1, 2 или 3 класса. Эта процедура может осуществляться выдачей отдельного медицинского сертификата.»;

6) пункт 39 параграфа 9 Главы 1 изложить в следующей редакции:

«39. Кандидаты и действующие обладатели свидетельств авиационного персонала подлежат обязательному флюорографическому (рентгенологическому) обследованию органов грудной клетки один раз в 12 месяцев. Результаты обследования прилагаются к медицинскому заключению в соответствии с формой, установленной Приложением 7 настоящих Правил.»;

7) параграф 10 Главы 1 дополнить пунктом 73<sup>1</sup> следующего содержания:

«73<sup>1</sup>. Если кандидат, являющийся обладателем свидетельства линейного пилота (самолёт, вертолёт и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы), свидетельства пилота коммерческой авиации (самолёт, дирижабль, вертолёт и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы) или свидетельства пилота многочленного

экипажа (самолёт), выполняющий коммерческие воздушные перевозки, проходит медицинское освидетельствование в возрасте 59 лет, то медицинское заключение выдается со сроком действия 12 месяцев, за исключением случаев, когда более 50 процентов срока действия данного медицинского заключения приходится на период после достижения кандидатом 60-летнего возраста. В таких случаях медицинское заключение выдается на срок действия 6 месяцев.»;

8) параграф 13 Главы 1 дополнить пунктами 85<sup>1</sup> и 85<sup>2</sup> следующего содержания:

«85<sup>1</sup>. ОГА КР может автоматически признавать сертификаты авиационных учебных заведений, тренажёрных устройств, выданные компетентными органами иностранных государств, включённых в перечень государств, утверждённый ОГА КР.»;

85<sup>2</sup>. Перечень государств, сертификаты которых подлежат автоматическому признанию, формируется и утверждается ОГА КР и пересматривается на регулярной основе.»;

9) параграф 15 Главы 1 дополнить пунктом 97<sup>1</sup> следующего содержания:

«97<sup>1</sup>. В целях стандартизации процедур оценки и обеспечения единства методов проверки ОГА КР может назначать Старших экзаменаторов.

Порядок назначения, продления полномочий, прекращения полномочий, а также требования к подготовке, оценке компетентности и периодической подготовке Старших экзаменаторов устанавливаются в *Приложении 14 «Старшие экзаменаторы».*»;

10) параграф 15 Главы 1 дополнить пунктом 106<sup>1</sup> следующего содержания:

«106<sup>1</sup>. ОГА КР в ходе выполнения функций надзора по вопросам подготовки, сертификации авиационного персонала выявляет несоответствия (замечания) и принимает меры, направленные на их устранение и предупреждение повторного возникновения.

Классификация несоответствий (замечаний) — порядок их оформления, доведения, устранения и закрытия определяется в соответствии с документом, утверждённым ОГА КР.»;

11) пункт 153 параграфа 3 Главы 2 изложить в следующей редакции:

«153. Обладателю свидетельства, прошедшему соответствующую подготовку на класс воздушного судна с выполнением полётов под контролем уполномоченного инструктора, в свидетельство вносится квалификационная отметка, дающая право на выполнение функций соответствующего члена экипажа.

Если обладатель свидетельства прошёл соответствующую подготовку на тип воздушного судна, в его свидетельство вносится квалификационная отметка о праве выполнения функций соответствующего члена экипажа.»;

12) пункт 160 параграфа 6 Главы 2 изложить в следующей редакции:

«160. Использование FSTD для приобретения опыта или выполнения маневров, требуемых при демонстрации умений для получения свидетельства или квалификационной отметки, допускается после утверждения ОГА КР, гарантирующим соответствие данного FSTD поставленным задачам подготовки. Положения, регулирующие квалификацию, утверждение и использование FSTD приведены в Приложении 12 настоящих Правил»;

13) параграф 9 Главы 2 дополнить пунктом 169<sup>1</sup> следующего содержания:

«169<sup>1</sup>. Подтверждением объема и характера полетного опыта является летная книжка (Logbook), форма и порядок ведения которой устанавливаются ОГА КР. Пилот несёт личную ответственность за точность и достоверность сведений, внесённых в лётную книжку.

При использовании электронной формы допускается ведение летной книжки с применением цифровых систем и программных решений, признанных ОГА КР, при условии обеспечения защиты их сохранности данных.»;

14) пункт 206 параграфа 17 Главы 2 дополнить подпунктом 7 следующего содержания:

«7) кандидат продемонстрировал знание и уровень владения английским языком в соответствии с требованиями, установленными в Приложении 1 настоящих Правил, для выполнения полётов по правилам полётов по приборам (ППП).»;

15) пункт 296 параграфа 7 Главы 5 изложить в следующей редакции:

«296. Квалификационные отметки диспетчера УВД включают следующие виды отметок:

- 1) отметка диспетчера аэродрома;
- 2) отметка диспетчера процедурного контроля подхода;
- 3) отметка диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения;
- 4) отметка диспетчера процедурного контроля района УВД;
- 5) отметка диспетчера контроля района УВД с использованием средств наблюдения;
- 6) отметка диспетчера-инструктора.»;

16) подпункт в пункта 297 параграфа 7 Главы 5 изложить в следующей редакции:

«в) квалификационные отметки диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения и диспетчера контроля района УВД с использованием средств наблюдения кандидат отвечает требованиям, в степени, затрагивающей служебные обязанности, и демонстрирует уровень знаний, соответствующий предоставляемым правилам, по крайней мере в следующих дополнительных областях:»;

17) пункт 305 параграфа 1 Главы 6 изложить в следующей редакции:  
«305. Свидетельства, выдаваемые ОГА КР авиационному персоналу, соответствуют следующим требованиям:

1) свидетельства изготавливаются на высококачественной бумаге или другом подходящем материале, включая пластиковые карточки; или

2) допускается использование электронных свидетельств, отображаемых на автономных мобильных электронных устройствах;

3) свидетельство содержит, когда это применимо, сведения о действующее медицинское заключение с указанием его класса, срока действия и установленных медицинских ограничений, определенных ОГА КР.»;

18) пункт 314 параграфа 3 Главы 6 изложить в следующей редакции:  
«314. Информация, указанная в свидетельствах, воспроизводит информацию, содержащуюся в электронных записях ОГА КР, а также содержит стандартную форму в соответствии с Приложением 10.»;

19) пункт 318 параграфа 3 Главы 6 изложить в следующей редакции:  
«318. Язык: свидетельство включает аббревиатуру «ICAO» в качестве гиперссылки на электронное отображение свидетельства на английском языке в соответствии с формой, приведённой в Приложении 10.»;

20) пункт 319 параграфа 3 Главы 6 изложить в следующей редакции:  
«319. Расположение пунктов: видимое изображение свидетельства воспроизводит формулировки и расположение пунктов на английском языке в соответствии с формой, приведённой в Приложении 10.»;

21) пункт 321 параграфа 3 Главы 6 изложить в следующей редакции:  
«321. Дополнительная вспомогательная информация, включаемая в раздел, соответствует форме, приведённой в Приложении 10.»;

22) дополнить Приложением 11 «Подготовка по программе ZFTT (Zero Flight Time Training)» следующего содержания:

#### «1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Подготовка пилотов по программе проводится в утверждённом авиационном учебном заведении.

1.2. Подготовка осуществляется на полномасштабном тренажёре полётов (FFS), квалифицированном в соответствии с классификацией ИКАО и признанном ОГА КР.

#### 2. ТРЕБОВАНИЯ К ПИЛОТАМ.

2.1. К обучению по программе ZFTT допускаются пилоты, имеющие общий налёт не менее 500 часов на соответствующем виде воздушных судов.

3. МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОПЫТУ ПЕРЕД НАЧАЛОМ ZFTT.

3.1. Минимальный объём полётного опыта устанавливается в зависимости от уровня квалификации применяемого тренажёра полётов и должен соответствовать следующим условиям:

3.1.1. Используется полномасштабное тренажерное устройство, квалифицированное на уровень не ниже типа IV ИКАО, либо эквивалентный тренажер;

3.1.2. Пилот должен иметь на тренажере:

- не менее 500 часов налёта; или
- не менее 100 взлётов и посадок на соответствующем виде воздушного судна.»;

20) дополнить Приложением 12 «Тренажёры для подготовки лётного состава (FSTD)» следующего содержания:

#### «1. Общие положения

1.1. Настоящий раздел устанавливает общие требования к тренажёрам для подготовки лётного состава (Flight Simulation Training Devices — FSTD), используемым для обучения, проверки и переподготовки авиационного персонала.

1.2. Использование FSTD допускается только после его квалификации и выдачи ОГА КР Разрешения на использование.

1.3. При разработке, квалификации и эксплуатации FSTD применяются положения документа ИКАО Doc 9625 «Руководство по критериям квалификации тренажёров для подготовки лётного состава» в действующей редакции и с учётом всех последующих изменений и поправок.

1.4. Использование неквалифицированного FSTD для проведения обучения, проверки или тестирования не допускается.

1.5. Оператор FSTD обеспечивает постоянное соответствие тренажёра установленным критериям квалификации и поддерживает его эксплуатационные характеристики на уровне, подтвержденном при квалификации.

#### 2. Классификация и уровни FSTD

2.1. В зависимости от степени реалистичности моделирования полёта, функционирования систем и процедур управления, FSTD классифицируются следующим образом:

а) Специфический (S) — тренажёр высокой степени адекватности, обеспечивающий полное воспроизведение характеристик полёта и систем конкретного воздушного судна;

б) Репрезентативный (R) — тренажёр средней степени достоверности, позволяющий выполнять стандартные эксплуатационные процедуры и полётные задания;

в) Обобщённый (G) — тренажёр базового уровня достоверности, предназначенный для отработки общих процедур, навыков и взаимодействия экипажа.

2.2. Уровень FSTD определяется в зависимости от предполагаемых задач подготовки и утверждается ОГА КР на основании данных испытаний, валидационных отчётов и документации, соответствующей критериям Doc 9625 ИКАО.

### 3. Квалификация и срок действия

3.1. Квалификация FSTD подтверждается Сертификатом, выдаваемым ОГА КР.

3.2. Поддержание квалификации обеспечивается путем проведения периодических квалификационных испытаний в течение всего периода его эксплуатации, который не превышает двадцати четырёх (24) месяцев.

3.3. В случае несоответствия установленным критериям действие Сертификата может быть приостановлено, аннулировано, ограничено или аннулировано.

3.4. Сертификат выдается на бессрочный период и сохраняет действие до его приостановления, ограничения или аннулирования.

3.5. Любое внесение изменений в техническую конфигурацию FSTD (в том числе модернизация программного обеспечения или технических компонентов), а также его перемещение на другой объект подлежит обязательной оценке ОГА КР.

3.6. ОГА КР вправе приостановить или аннулировать действие Сертификата FSTD при выявлении несоответствий установленным требованиям либо при невыполнении корректирующих мероприятий, выявленных по результатам надзора.

### 4. Разрешение на использование FSTD

4.1. Использование FSTD для обучения, проверки или экзаменационных целей допускается только при наличии действующего сертификата, выданного ОГА КР оператору или утвержденной учебной организации.

4.2. Учебные программы, предусматривающие использование FSTD, подлежат утверждению ОГА КР и должны содержать указание типа, уровня и объёма учебных задач, выполняемых на тренажёре.

### 5. Надзор и контроль

5.1. ОГА КР осуществляет надзор за эксплуатацией FSTD, включая:

а) плановые и внеплановые оценки соответствия утверждённым критериям квалификации;

б) аудит системы управления качеством (QMS) и системы управления конфигурацией (CMS);

в) наблюдение за использованием FSTD в ходе подготовки и проверки авиационного персонала;

г) мониторинг и контроль выполнения корректирующих мероприятий по результатам аудитов и оценок.

### 6. Меры реагирования

6.1. По результатам надзорной деятельности ОГА КР вправе приостановить действие Сертификата FSTD до полного устранения выявленных несоответствий.

## 7. Заключительные положения

7.1. Подробные процедуры квалификации, оценки, надзора, а также формы и документация, применяемые при квалификации и эксплуатации FSTD, устанавливаются отдельными документами, утвержденными ОГА КР.

7.2. Использование FSTD, квалифицированных и одобренных авиационными властями иностранных государств, может быть признано ОГА КР при условии официального признания их квалификации в соответствии с установленным порядком.»;

21) дополнить Приложением 13 «Положения об утверждённых учебных организациях» следующего содержания:

### «1. Общие положения

1.1. Настоящее Приложение устанавливает требования, к утверждённым учебным организациям, осуществляющим подготовку авиационного персонала для выдачи, продления и подтверждения свидетельств и квалификационных отметок.

1.2. Учебная организация обязана создать и поддерживать систему управления, документации и контроля, обеспечивающую выполнение утверждённых программ и требований ОГА КР.

1.3. Учебная организация разрабатывает, внедряет и поддерживает в актуальном состоянии Руководство по подготовке и Руководство по производству полётов, подлежащие утверждению ОГА КР.

*Пояснение: При разработке и ведении Руководства по подготовке, учебная организация руководствуется Приложением 2 к АПКР-1, при необходимости расширяя содержание руководства.*

1.4. Для учебных организаций, осуществляющих подготовку иных категорий авиационного персонала (инженерно-авиационный персонал, диспетчеры управления воздушным движением и др.), структура и содержание Руководства по подготовке устанавливаются в отдельных документах, утверждённых ОГА КР.

1.5. Структура и содержание руководств для разных категорий персонала устанавливаются в отдельных документах, утверждённых ОГА КР.

### 2. Руководства учебной организации

2.1. Учебная организация обязана разработать и поддерживать в актуальном состоянии Руководство по подготовке и Руководство по производству полётов.

2.2. Руководства содержат информацию и инструкции, необходимые для выполнения персоналом своих обязанностей и рекомендации для обучающихся по соблюдению учебных требований.

2.3. Учебная организация обеспечивает доступ персонала и (при необходимости) обучающихся к руководствам и документам об одобрение учебной организации.

2.4. Руководство по производству полётов устанавливает требования к ограничениям деятельности инструкторов, включая максимальное число

часов работы и минимальное время отдыха, если такие требования применимы к характеру проводимой подготовки.

2.4.1. Руководство по подготовке определяет стандарты и цели обучения и включает:

- учебный план;
- упражнений и занятий;
- описание тренажёрной подготовки (при наличии);
- программу теоретической подготовки.

2.5. Руководство по производству полётов включает следующие части:

- Часть А. «Общая информация»;
- Часть В. «Техническая информация»;
- Часть С. «Маршрутная информация (при необходимости)»;
- Часть D. «Сведения по подготовке и деятельности персонала»;

22) добавить Приложение 14 «Старшие экзаменаторы и стандартизация экзаменаторов» следующего содержания:

1. Старший экзаменатор действует от имени и по поручению ОГА КР в пределах полномочий, определённых внутренними документами ОГА КР.

2. Старший экзаменатор обязан:

- проводить оценку компетентности назначенных экзаменаторов;
- наблюдать и осуществлять контроль за проведением экзаменов и проверок;
- участвовать в обучении и подготовке экзаменаторов;
- вносить предложения о продлении, приостановлении или аннулировании полномочий экзаменаторов;
- содействовать разработке и внедрению стандартов оценки и процедур проведения экзаменов.

3. Назначение, продление полномочий и прекращение полномочий Старшего экзаменатора осуществляются ОГА КР.

4. Старший экзаменатор подотчётен ОГА КР.

5. Порядок подготовки, оценки компетентности, повторной сертификации и периодической подготовки Старших экзаменаторов устанавливается документами, утверждёнными ОГА КР.



## СОКРАЩЕНИЯ

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

*АПКР-1*

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.
ZFTT (Zero Flight Time Training)	Тренировка на летном тренажере по выполнению процедур имитации полетов по сценарию аэродромной тренировки

## СОДЕРЖАНИЕ

Глава 1. Определения, и общие правила, касающиеся свидетельств .....	10
§ 1. Определения .....	10
§ 2. Виды свидетельств .....	22
§ 3. Допуск к работе в качестве члена лётного экипажа. ....	23
§ 4. Выдача свидетельства .....	23
§ 5. Выдача свидетельства кандидатам из государственной авиации .....	244
§ 6. Конверсия свидетельства .....	24
§ 7. Порядок придания силы (признание свидетельства) свидетельству...	25
§ 8. Права обладателя свидетельства .....	26
§ 9. Годность по состоянию здоровья .....	26
§ 10. Действительность свидетельств .....	29
§ 11. Ограничения по состоянию здоровья .....	32
§ 12. Употребление психоактивных веществ .....	32
§ 13. Подготовка по утвержденной программе и утвержденная учебная организация .....	333
§ 14. Владение языками .....	344
§ 15. Проверка знаний и умений .....	34
§ 16. Документация для выдачи свидетельства .....	366
§ 17. Замена свидетельства .....	366
§ 18. Аннулирование свидетельства .....	377
§ 19. Приостановление действия свидетельства .....	37
§ 20. Приостановление действия признания свидетельства, выданного другим государством .....	399
§ 21. Условия восстановления действия свидетельства .....	411
§ 22. Условия восстановления действия признания свидетельства, выданного другим государством .....	411
§ 23. Делегирование функций Органа гражданской авиации Кыргызской Республики по сертификации авиационного персонала .....	411
§ 24. Освобождения/отступления .....	422
Глава 2. Свидетельства и квалификационные отметки пилотов .....	433
§ 1. Общие требования к выдаче свидетельств .....	433
§ 2. Квалификационные отметки о виде .....	444
§ 3. Квалификационные отметки о классе и типе .....	444

§ 4. Условия, при которых требуется получение квалификационных отметок о классе и типе .....	455
§ 5. Требования к квалификационным отметкам о классе и типе .....	45
§ 6. Использование FSTD для приобретения опыта и проверки умений	466
§ 7. Условия, при которых требуется квалификационная отметка о праве на полёты по приборам.....	477
§ 8. Условия, при которых требуется получение разрешения на проведение подготовки .....	477
§ 9. Учёт полётного времени .....	477
§ 10. Ограничение прав пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращение действия прав пилотов, достигших 65-летнего возраста..	488
§ 11. Профессиональная подготовка инспекторов Органа гражданской авиации Кыргызской Республики по специальности «Пилот» .....	499
§ 12. Свидетельство пилота–студента .....	499
§ 12. Свидетельство пилота–любителя .....	50
§ 14. Свидетельство пилота коммерческой авиации .....	577
§ 15. Свидетельство пилота многочленного экипажа (MPL) применительно к самолёту .....	666
§ 16. Свидетельство линейного пилота .....	677
§ 17. Квалификационная отметка о праве на полёты по приборам. ....	733
§ 18. Квалификационная отметка пилота-инструктора самолётов, дирижаблей, вертолётов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. ....	777
§ 19. Свидетельство пилота-планериста.....	799
§ 20. Свидетельство пилота свободного аэростата.....	811
Глава 3. Свидетельства и квалификационные отметки внешних пилотов.	844
§ 1. Общие требования к выдаче свидетельств.....	844
§ 2. Квалификационные отметки о виде .....	844
§ 3. Квалификационные отметки о классе и типе.....	844
§ 4. Условия, при которых требуется получение квалификационных отметок о классе и типе .....	855
§ 5. Требования к выдаче квалификационных отметок о классе и типе	866
§ 6. Использование FSTD для приобретения опыта и демонстрации квалификации .....	866
§ 7. Условия, при которых требуется получение разрешения на проведение подготовки для выдачи свидетельства внешнего пилота ...	866
§ 8. Учет полётного времени на БПЛА.....	877

§ 9. Ограничение прав внешних пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращение действия прав, достигших 65-летнего возраста .....	888
§ 10. Внешний пилот-студент .....	888
§ 11. Свидетельство внешнего пилота .....	899
§ 12. Квалификационная отметка инструктора БПЛА.....	933
Глава 4. Свидетельства членов летного экипажа, кроме свидетельств пилотов .....	966
§ 1. Общие правила, касающиеся выдачи свидетельств и квалификационных (особых) отметок .....	966
§ 2. Свидетельство штурмана .....	966
§ 3. Свидетельство бортинженера .....	988
§ 4. Свидетельство бортрадиста .....	1011
§ 5. Свидетельство бортоператора .....	1033
Глава 5. Свидетельства и квалификационные отметки авиационного персонала, кроме членов летного экипажа.....	1066
§ 1. Общие правила .....	1066
§ 2. Свидетельство инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов .....	1066
§ 3. Категории квалификационных отметок, выдаваемых инженерно-техническому персоналу .....	1088
§ 4. Свидетельство диспетчера управления воздушным движением – студента.....	11010
§ 5. Свидетельство диспетчера УВД.....	11010
§ 6. Прекращение действия прав обладателей свидетельства диспетчера УВД, достигших 65-летнего возраста.....	1111
§ 7. Квалификационные отметки диспетчера УВД .....	1111
§ 8. Свидетельство сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера.....	1155
§ 9. Свидетельство метеорологического персонала .....	117
Глава 6. Требования к свидетельствам, выдаваемым авиационному персоналу .....	118
§ 1. Общие положения .....	118
§ 2. Требования в отношении свидетельств, выданных на бумаге или подходящем материале, включая пластиковые карточки.....	118
§ 3. Требования в отношении электронных свидетельств авиационного персонала .....	120
Глава 7. Медицинские положения при выдаче свидетельств.....	121

§ 1. Классы медицинских заключений.....	121
§ 2. Требования к медицинскому заключению .....	121
§ 3. Требования к физическому и психическому состоянию здоровья..	122
§ 4. Требования к проверке остроты зрения.....	122
§ 5. Требования к цветоощущению:.....	122
§ 6. Требования к проверке слуха.....	123
§ 7. Медицинское заключение первого класса: выдача и возобновление заключения.....	124
§ 8. Медицинское заключение первого класса: требования к физическому и психическому состоянию здоровья.....	124
§ 9. Медицинское заключение первого класса: требования к зрительному восприятию .....	129
§ 10. Медицинское заключение первого класса: требования к слуху ....	131
§ 11. Медицинское заключение второго класса: выдача и возобновление заключения.....	131
§ 12. Медицинское заключение второго класса: требования к физическому и психическому состоянию здоровья .....	132
§ 13. Медицинское заключение второго класса: требования к зрительному восприятию .....	136
§ 14. Медицинское заключение второго класса: требования к слуху ....	138
§ 15. Медицинское заключение третьего класса: выдача и возобновление заключений .....	138
§ 16. Медицинское заключение третьего класса: требования к физическому и психическому состоянию здоровья .....	139
§ 17. Медицинское заключение третьего класса: требования к зрительному восприятию .....	142
§ 18. Медицинское заключение третьего класса: требования к слуху ...	144
Приложение 1 Шкала ИКАО для оценки уровня владения языком.....	146
Приложение 2 Утвержденная учебная организация.....	148
Приложение 3 Система управления безопасностью полетов (СУБП).....	151
Приложение 4 Заявление кандидата на выдачу медицинского заключения .....	154
Приложение 5 Форма представления об отказе в выдаче медицинского заключения.....	157
Приложение 6 Форма медицинского заключения.....	158
Приложение 7 Форма карты медицинского освидетельствования.....	160
Приложение 8 Типовое положение о квалификационной комиссии.....	1633

Приложение 9 Типовые требования к присвоению классов квалификации авиационному персоналу .....	166
Приложение 10 Стандартная форма электронного свидетельства авиационного персонала.....	170
Приложение 11 Подготовка по программе ZFTT (Zero Flight Time Training) .....	172
Приложение 12 Тренажёры для подготовки лётного состава (FSTD).....	173
Приложение 13 Положения об утверждённых учебных организациях ....	175
Приложение 14 Старшие экзаменаторы и стандартизация экзаменаторов .....	177

## Глава 1. Определения, 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, основанная на квалификационных рамках ИКАО и используемая организацией для разработки системы подготовки и оценки специалистов конкретных категорий.

**Аннулирование** - 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 авиационного персонала гражданской авиации, квалификационным (особым) отметкам, допускам, сертификатам и другим документам, связанным с поддержанием приемлемого уровня квалификации.

Примечание 2. В рамках настоящих Правил это определение относится к авиационным учебным заведениям, авиационным медицинским заведениям, связанным с подготовкой и медицинским освидетельствованием авиационного персонала гражданской авиации 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** - воздушное судно тяжелее воздуха, способное выполнять вертикальные взлет и посадку, а также полет на малой скорости. Эти режимы полета обеспечиваются подъемной силой, создаваемой механизацией крыла, приводимой в действие двигателем, или тягой двигателя. Для выполнения горизонтального полета используются не вращающиеся аэродинамические поверхности, создающие подъемную силу.

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

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

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

**Восстановление действия** - процедура, при которой Орган гражданской авиации 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 авиационного персонала гражданской авиации, квалификационным (особым) отметкам, допускам, сертификатам и другим документам, связанным с поддержанием приемлемого уровня квалификации.

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

заведениям, связанным с подготовкой и медицинским освидетельствованием авиационного персонала гражданской авиации 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** - 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 двигателем.

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

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

**Значительные** - в контексте медицинских положений главы 7 слово «значительные» означает такую степень или такой характер отклонения, которые могут угрожать безопасности полета.

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

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

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

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

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

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

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

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

**Командир воздушного судна под наблюдением (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:

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

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

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

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

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

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

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

**Лётное мастерство** - постоянное принятие правильных решений с

использованием глубоких знаний, навыков и установок для выполнения целей полета.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

соответствующим полномочным органом гражданской авиации.

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

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

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

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

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

**Официальное медицинское заключение** - сделанное применительно к конкретному случаю одним или несколькими медицинскими экспертами заключение, приемлемое для полномочного Органа гражданской авиации 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, связанного с пилотированием, от одного пункта дистанционного пилотирования к другому.

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

**Пилот, управляющий воздушным судном (РФ)** - пилот, основной задачей которого является осуществление контроля и управления траекторией полета. К дополнительным задачам РФ относятся выполнение действий, не связанных с траекторией полета (радиосвязь, бортовые

системы, другие действия эксплуатационного характера и т.д.), и наблюдение за другими членами экипажа.

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

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

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

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

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

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

Примечание. Подготовка по утвержденной программе, относится, главным образом, к подготовке для выдачи свидетельства или квалификационной отметки. Она не предполагает подготовки по 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** - 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.

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

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

**Приостановка действия** – процедура, при которой Орган гражданской авиации 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 авиационного персонала гражданской авиации, квалификационным (особым) отметкам, допускам, сертификатам и другим документам, связанным с поддержанием необходимого уровня квалификации.

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

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

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

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

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

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

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

- представляет прямую опасность для употребляющего или ставит под угрозу жизнь, здоровье или благополучие других людей и/или;

- создает или усугубляет проблему, или расстройство профессионального, социального, психического или физического характера.

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

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

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

Примечание. Сопоставимой наземной системой является система,

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

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

**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** - 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 контролирующей ее деятельности орган утверждались более чем одним государством.

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

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

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

**Член кабинного экипажа** - это лицо из авиационного персонала, которое выполняет обязанности на борту воздушного судна в интересах

безопасности, а также для обслуживания пассажиров. Эти обязанности поручаются ему эксплуатантом или командиром воздушного судна, при этом он не является членом летного экипажа.

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

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

## § 2. Виды свидетельств

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

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;

– бортрадист;

– 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) диспетчер управления воздушным движением;

3) инженерно-технический авиационный персонал:

– инженер;

– техник.

4) метеорологический персонал:

– инженер-синоптик / инженер-метеоролог;

– техник-синоптик;

– инженер по техническому обслуживанию метеорологического оборудования

5) остальной авиационный персонал:

- сотрудник по обеспечению полётов/полётный диспетчер;

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

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

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

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

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

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

### **§ 4. Выдача свидетельства**

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

8. ОГА КР не выдает свидетельство кандидатам, имеющим непогашенную или неснятую судимость за совершение уголовного преступления.

8<sup>1</sup>. ОГА КР не выдает свидетельство бортоператора кандидатам, не являющимися гражданами Кыргызской Республики.

9. ОГА КР выдает свидетельства следующим кандидатам:

- гражданам Кыргызской Республики;
- иностранным гражданам.

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

11. Форма свидетельства устанавливается ОГА КР.

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

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

13. Выдача свидетельств иностранным гражданам из государственной авиации запрещена.

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

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

16. 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.

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

## **§ 6. Конверсия свидетельства**

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

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

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

21. В национальном свидетельстве, выданном по конверсии, обязательно указывается что свидетельство выдано на основе другого свидетельства.

22. Конверсия свидетельства производится следующим лицам:

– гражданам Кыргызской Республики, которые состоят в гражданстве КР не менее 3 лет и имеют свидетельство иностранного государства;

– иностранным гражданам в случаях нехватки авиационного персонала из числа граждан Кыргызской Республики.

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

- свидетельство выдано полномочным органом иностранного государства в соответствии с Приложением 1 к Чикагской Конвенции;
- кандидат прошел соответствующее медицинское освидетельствование в соответствии с настоящими правилами;
- кандидат имеет сертификат, подтверждающий уровень владения английским языком в соответствии с настоящими правилами;
- кандидат имеет действующее свидетельство, соответствующие квалификационные отметки, выданные компетентным органом гражданской авиации иностранного государства;
- кандидат на основании признания свидетельства, выданного другим государством, имеет налет не менее 1000 часов или был в составе экипажа не менее 24 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;
- получено подтверждение действительности свидетельства, выданного другим государством.

24. ОГА КР аннулирует свидетельство, выданное на основе конверсии иностранному гражданину в случаях если:

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

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

## **§ 7. Порядок придания силы (признание свидетельства) свидетельству**

26. 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.

27. 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.

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

29. Основанием для признания свидетельства, выданного другим государством, является выполнение следующих условий:

– имеется документация, подтверждающая наличие у кандидата уровня знаний, умений, опыта и квалификации, требуемых 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.

30. Содержание и форма удостоверения о признании свидетельства, выданного другим государством, устанавливается ОГА КР.

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

32. Лица, получившие свидетельства, своевременно уведомляют ОГА КР об изменениях своих персональных данных.

33. В случае утери или порчи свидетельства, его обладатель не позднее 14 календарных дней обращается в ОГА КР с заявлением на замену свидетельства.

34. 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.

35. Свидетельства могут быть признаны недействительными, если будет установлено, что они были получены путем предоставления ложной информации или фальсификации документов.

36. ОГА КР устанавливает обязательные требования к языковой подготовке авиационного персонала.

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

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

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

38. Для обязательного подтверждения соответствия требованиям, ОГА КР, выдает обладателю свидетельства медицинское заключение 1, 2 или 3 класса. Эта процедура может осуществляться выдачей отдельного медицинского сертификата.

39. Кандидаты и действующие обладатели свидетельств авиационного персонала подлежат обязательному флюорографическому (рентгенологическому) обследованию органов грудной клетки один раз в 12 месяцев. Результаты обследования прилагаются к медицинскому заключению в соответствии с формой, установленной Приложением 7 настоящих Правил.

40. Кандидат на получение свидетельства имеет, когда это предписывается, медицинское заключение, выданное в соответствии с положениями главы 7 настоящих правил.

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

- 1) регулярный сбор и анализ случаев потери трудоспособности в полете;
- 2) регулярный сбор и анализ медицинских данных в процессе выдачи медицинских заключений для определения областей повышенного медицинского риска;
- 3) постоянную переоценку процесса выдачи медицинского заключения с акцентом на выявленные области повышенного медицинского риска.

42. ОГА КР для держателей свидетельств, подлежащих медицинскому освидетельствованию, принимает надлежащие меры по санитарному просвещению с целью снижения будущих медицинских рисков для безопасности полетов.

43. Продолжительность срока действия медицинского заключения устанавливается в соответствии с положениями пункта 70.

44. Срок действия медицинского заключения может быть продлен по усмотрению ОГА КР, на период до 45 дней.

45. За исключением случаев, предусмотренных в пункте 76, члены летного экипажа, внешнего летного экипажа или диспетчеры управления воздушным движением не могут пользоваться правами, предоставляемыми их свидетельствами, если у них нет действующего медицинского заключения, соответствующего их свидетельствам.

46. ОГА КР назначает членов врачебной комиссии, имеющих соответствующую квалификацию и разрешение на медицинскую практику, для:

- медицинского освидетельствования состояния здоровья кандидатов;
- выдачи или возобновления их свидетельств или квалификационных отметок.

47. 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.

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

49. Порядок сертификации медицинского учреждения, имеющего врачебную комиссию по медицинскому освидетельствованию авиационного персонала гражданской авиации, осуществляется в соответствии с документами, утверждёнными ОГА КР.

50. 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.

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

52. Закончив медицинское освидетельствование кандидата в соответствии с положениями главы 7 настоящих правил, председатель врачебной комиссии 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.

53. Если медицинское заключение представляется ОГА КР в электронном формате, устанавливается адекватный метод идентификации членов врачебной комиссии.

54. 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.

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

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

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

58. В случае несоответствия медицинским стандартам, предписанным в главе 7 настоящих правил для конкретного свидетельства, соответствующее медицинское заключение не выдается или не продлевается, если не будут выполнены следующие условия:

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

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

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

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

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

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

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

## **§ 10. Действительность свидетельств**

63. 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.

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

65. 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.

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

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

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

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

70. За исключением случаев, предусмотренных в пунктах 71-76, медицинское заключение, выданное в соответствии с положениями пунктов 50 и 52, является действительным с даты медицинского освидетельствования в течение периода, не превышающего:

- 60 месяцев для свидетельства пилота любителя (самолет, дирижабль, вертолёт, воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);

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

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

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

- 60 месяцев для свидетельства пилота-планериста;

- 60 месяцев для пилота свободного аэростата;

- 12 месяцев для свидетельства штурмана;

- 12 месяцев для свидетельства бортинженера;

- 12 месяцев для свидетельства бортмеханика;

- 12 месяцев для свидетельства бортрадиста;

- 60 месяцев для свидетельства бортоператора;

- 48 месяцев для свидетельства диспетчера УВД;

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

Примечание 1. Когда срок действия определяется в соответствии с пунктом 70 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.

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

72. 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.

73. Если обладателям свидетельства линейного пилота (самолет, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) и свидетельства пилота многочленного экипажа (самолет), выполняющим коммерческие воздушные перевозки, исполняется 60 лет, то период действительности медицинского заключения, указанного в пункте 70, сокращается до 6 месяцев.

73<sup>1</sup>. Если кандидат, являющийся обладателем свидетельства линейного пилота (самолёт, вертолёт и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы), свидетельства пилота коммерческой авиации (самолёт, дирижабль, вертолёт и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы) или свидетельства пилота многочленного экипажа (самолёт), выполняющий коммерческие воздушные перевозки, проходит медицинское освидетельствование в возрасте 59 лет, то медицинское заключение выдается со сроком действия 12 месяцев, за исключением случаев, когда более 50 процентов срока действия данного медицинского заключения приходится на период после достижения кандидатом 60-летнего возраста. В таких случаях медицинское заключение выдается на срок действия 6 месяцев.

74. 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 70 сокращается до 24 месяцев.

75. 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 70 дополнительно сокращается до 12 месяцев.

76. 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 медицинское заключение высылается полномочному органу, выдавшему данное свидетельство;
- для пилота-любителя – одного периода продолжительностью не более 24 месяцев, если медицинское освидетельствование проводится членом врачебной комиссии, назначенным полномочным органом государства в соответствии с положениями пункта 46, на территории которого временно находится кандидат. Такое медицинское заключение высылается полномочному органу, выдавшему данное свидетельство;
- двух последовательных периодов продолжительностью по 3 месяца каждый для члена внешнего летного экипажа.

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

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

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

79. ОГА КР гарантирует, что обладатели свидетельств не будут пользоваться правами, предусмотренными свидетельствами и квалификационными отметками, когда наступают ограничения по состоянию здоровья.

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

80. Обладатели свидетельств не употребляют психоактивные вещества.

81. 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.

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

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

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

84. 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.

85. Инструктивный материал, касающийся порядка утверждения организаций, содержится в Руководстве по утверждению организаций, осуществляющих подготовку персонала, утвержденном ОГА КР.

85<sup>1</sup>. ОГА КР может автоматически признавать сертификаты авиационных учебных заведений, тренажёрных устройств, выданные компетентными органами иностранных государств, включённых в перечень государств, утвержденный ОГА КР.

85<sup>2</sup>. Перечень государств, сертификаты которых подлежат автоматическому признанию, формируется и утверждается ОГА КР и пересматривается на регулярной основе.

86. 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.

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

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

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

## § 14. Владение языками

90. 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.

91. 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.

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

93. 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 оценивается через определенные периоды времени как указано ниже:

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

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

94. 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.

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

## § 15. Проверка знаний и умений

96. 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.

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

97<sup>1</sup>. В целях стандартизации процедур оценки и обеспечения единства методов проверки ОГА КР может назначать Старших экзаменаторов. Порядок назначения, продления полномочий, прекращения полномочий, а также требования к подготовке, оценке компетентности и периодической подготовке Старших экзаменаторов устанавливаются в Приложении 14 «Старшие экзаменаторы».

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

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

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

101. 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.

102. 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.

103. 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.

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

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

106. ОГА КР производит надзор за исполнением делегированных функций (принятие экзаменов, производство летных проверок, проверок практических навыков и умений) на плановой и внеплановой основе.

106<sup>1</sup>. ОГА КР в ходе выполнения функций надзора по вопросам подготовки, сертификации авиационного персонала выявляет несоответствия (замечания) и принимает меры, направленные на их устранение и предупреждение повторного возникновения.

Классификация несоответствий (замечаний) — порядок их оформления, доведения, устранения и закрытия определяется в соответствии с документом, утвержденным ОГА КР.

## **§ 16. Документация для выдачи свидетельства**

107. Перечень необходимой документации изложен в соответствующем положении, утвержденном ОГА КР.

## **§ 17. Замена свидетельства**

108. 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.

109. 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 цветном изображении, в темном костюме и галстук или форменной одежде без головного убора.

110. 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.

111. 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.

112. Замененное свидетельство аннулируется ОГА КР в установленном порядке, о чем в «Государственном Реестре выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Кыргызской Республики» вносится соответствующая запись.

### **§ 18. Аннулирование свидетельства**

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

- 1) нарушение законодательства:
  - нарушение авиационного законодательства, правил и норм, которое привело к авиационному происшествию.
- 2) фальсификация данных:
  - предоставление ложной информации или подделка документов при получении/продлении свидетельства и/или квалификационных (особых) отметок;
  - сокрытие информации, влияющей на получение свидетельства и/или квалификационных (особых) отметок.
- 3) употребление психоактивных веществ:
  - выполнение обязанностей авиационного персонала под воздействием психоактивных веществ.
- 4) употреблении алкогольных напитков или наркотических средств:
  - выполнение обязанностей авиационного персонала под воздействием алкоголя или наркотиков, или других психотропных веществ.

114. Аннулирование свидетельства осуществляется ОГА КР после проведения соответствующего расследования и подтверждения фактов, указывающих на несоответствие держателя свидетельства установленным требованиям.

115. 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.

### **§ 19. Приостановление действия свидетельства**

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

- 1) медицинских ограничениях:
    - в случае выявления у держателя свидетельства медицинских проблем или ухудшения состояния здоровья, препятствующих безопасному выполнению обязанностей;
    - отказ от прохождения обязательного медицинского освидетельствования;
  - 2) нарушениях авиационных правил:
    - нарушение правил и норм, регулирующих деятельность гражданской авиации;
    - нарушение правил эксплуатации воздушных судов, обслуживания воздушного движения, несанкционированные полеты и пренебрежение инструкциями, которые привели к серьезным инцидентам;
  - 3) наличии юридических оснований:
    - вынесение судебного решения о приостановке действия свидетельства;
    - наличие непогашенной судимости;
  - 4) несоответствии требованиям по знанию языка:
    - если свидетельство включает требования по знанию английского языка, и держатель не может подтвердить соответствующий уровень владения языком;
  - 5) отказе от выполнения законных приказов и распоряжений, связанных с безопасностью полетов и выполнением служебных обязанностей;
  - 6) несоблюдении правил охраны труда и техники безопасности;
  - 7) систематически повторяющихся нарушениях внутреннего распорядка, таких как несвоевременное выполнение задач, пренебрежение обязанностями, неподобающие действия и поведение на рабочем месте;
  - 8) обнаружении недостоверной информации или подлоге документов:
    - предоставление ложной информации в документации, связанной с эксплуатацией воздушных судов (обслуживанием воздушным движением) или медицинским освидетельствованием;
    - подлог или изменение записей в летных книжках, медицинских справках и других официальных документах;
117. Перечисленные нарушения в пункте 116 могут привести к приостановке действия свидетельства авиационного персонала в зависимости от степени тяжести нарушения и его последствий.
118. Приостановка действия свидетельства осуществляется ОГА КР после проведения соответствующего расследования и подтверждения фактов, свидетельствующих о несоответствии держателя свидетельства установленным требованиям.
119. ОГА КР, проведя соответствующее расследование и подтвердив факты, свидетельствующие о несоответствии держателя свидетельства установленным требованиям, может принять решение об аннулировании

свидетельства или/и квалификационных (особых) отметок, учитывая степень тяжести нарушения и его последствия.

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

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

- 1) медицинских ограничениях:
  - в случае выявления у держателя свидетельства медицинских проблем или ухудшения состояния здоровья, препятствующих безопасному выполнению обязанностей;
  - отказ от прохождения обязательного медицинского освидетельствования;
- 2) нарушениях авиационных правил:
  - нарушение правил и норм, регулирующих деятельность гражданской авиации;
  - нарушение правил эксплуатации воздушных судов, обслуживания воздушного движения, несанкционированные полеты и пренебрежение инструкциями, которые привели к серьезным инцидентам;
- 3) несоответствии квалификационным требованиям:
  - неудовлетворительные результаты прохождения квалификационных проверок умений и знаний;
  - неудовлетворительные результаты прохождения тренажерной подготовки;
  - не прохождение необходимого обучения/тренингов для поддержания квалификации;
- 4) наличии дисциплинарных нарушений:
  - несоблюдение процедур и инструкций, направленных на обеспечение безопасности полетов;
  - пренебрежение правилами предполетной подготовки, включая проверку технического состояния оборудования воздушного судна;
  - нарушение установленного маршрута, изменение высоты/скорости полета без разрешения;
  - неисполнение или неправильное исполнение обязанностей, приводящее к повреждению воздушного судна или его оборудования;
  - использование неисправного или неправильно подготовленного воздушного судна для полетов;
  - регулярные опоздания или отсутствие на рабочем месте без уважительных причин;
  - неявка на тренировки, инструктажи, экзамены и другие мероприятия, связанные с поддержанием квалификации;

- 5) наличии юридических оснований:
  - вынесение судебного решения о приостановке действия признания свидетельства;
  - возбуждение уголовного дела в отношении держателя признания свидетельства;
- 6) несоответствии требованиям по знанию языка:
  - если есть требования по знанию английского языка, и держатель признания свидетельства не может подтвердить соответствующий уровень владения языком;
- 7) отказе от выполнения законных требований, приказов и распоряжений, связанных с безопасностью полетов и выполнением служебных обязанностей;
- 8) несоблюдении правил охраны труда и техники безопасности;
- 9) систематических нарушениях внутреннего распорядка, таких как, опоздания к началу рабочего дня, несвоевременное выполнение задач, пренебрежение обязательствами, неподобающие действия и поведение на рабочем месте;
- 10) обнаружении недостоверной информации или подлоге документов:
  - предоставление ложной информации в документации, связанной с эксплуатацией воздушных судов или медицинским освидетельствованием;
  - подлог или изменение записей в летных книжках, медицинских справках и других официальных документах.

121. Перечисленные нарушения в пункте 120 могут привести к временной или постоянной приостановке действия признания свидетельства авиационного персонала, в зависимости от степени тяжести нарушения и его последствий.

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

123. 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.

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

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

125. Заявитель устраняет все нарушения, ошибки или несоответствия.

126. Подача заявления о восстановлении в ОГА КР, сопровождается документами, подтверждающими устранение причин приостановки.

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

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

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

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

130. Заявитель устраняет все нарушения, ошибки или несоответствия.

131. Заявитель подает заявление о восстановлении в ОГА КР с документами, подтверждающими устранение причин приостановки.

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

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

## **§ 23. Делегирование функций Органа гражданской авиации Кыргызской Республики по сертификации авиационного персонала**

134. 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.

135. Порядок делегирования функций осуществляется соответствующим нормативно-правовыми актами, утвержденными ОГА КР.

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

**§ 24. Освобождения/отступления**

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

## Глава 2. Свидетельства и квалификационные отметки пилотов

### § 1. Общие требования к выдаче свидетельств

138. Сроки действия квалификационных отметок определяются ОГА КР.

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

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

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

141. 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 пунктов 145-148.

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

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

144. 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.

## § 2. Квалификационные отметки о виде

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

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

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

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

## § 3. Квалификационные отметки о классе и типе

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

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

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

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

151. Квалификационные отметки о типе устанавливаются для:

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

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

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

152. 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.

153. Обладателю свидетельства, прошедшему соответствующую подготовку на класс воздушного судна с выполнением полётов под контролем уполномоченного инструктора, в свидетельство вносится квалификационная отметка, дающая право на выполнение функций соответствующего члена экипажа.

Если обладатель свидетельства прошёл соответствующую подготовку на тип воздушного судна, в его свидетельство вносится квалификационная отметка о праве выполнения функций соответствующего члена экипажа.

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

154. 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 149 или;
- отметки о типе воздушного судна, когда это требуется в соответствии с положениями пункта 151.

155. 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.

156. Для учебных, испытательных или специальных некоммерческих полетов без пассажиров ОГА КР вместо квалификационной отметки о классе или типе, вносимой в соответствии с положениями пункта 154, может выдавать обладателю свидетельства специальное письменное разрешение. Срок действия этого разрешения ограничен временем, необходимым для завершения конкретного полета.

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

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

158. Квалификационная отметка о типе, требуемая в соответствии с пунктом 151 подпунктом 1) присваивается, если кандидат:

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

- обычные схемы полета и маневры на всех этапах полета;
- особые и аварийные процедуры и маневры, связанные с выходом из строя и отказами оборудования (двигателя, систем и планера);
- выполнение полетов по приборам, включая заходы на посадку, уходы на второй круг и посадки по приборам в нормальных, особых и аварийных условиях, в том числе с имитацией отказа двигателя;
- для выдачи квалификационной отметки о типе для самолета прошел подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них;
- порядок действий при потере экипажем трудоспособности и порядок координации действий экипажа, включая распределение задач по пилотированию;
- взаимодействие членов экипажа и применение контрольных карт;

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

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

159. Квалификационная отметка о типе, требуемая в соответствии с пунктом 151 подпунктами 2) и 3), присваивается, если кандидат продемонстрировал умения и знания, необходимые для безопасного выполнения полетов на соответствующем типе воздушного судна, и отвечающие требованиям к выдаче свидетельств и выполнению функций пилота.

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

160. Использование FSTD для приобретения опыта или выполнения маневров, требуемых при демонстрации умений для получения свидетельства или квалификационной отметки, допускается после утверждения ОГА КР, гарантирующим соответствие данного FSTD поставленным задачам подготовки. Положения, регулирующие квалификацию, утверждение и использование FSTD приведены в Приложении 12 настоящих Правил.

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

161. 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.

162. 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).

163. Положения пунктов 161, 161 и 162 настоящих правил не исключают выдачи свидетельства, составной частью которого является квалификационная отметка о праве на полеты по приборам.

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

164. 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 утвержденной организации, которой ОГА КР поручил осуществлять летное обучение или;
- специальное разрешение органа, выдавшего свидетельство.

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

## **§ 9. Учёт полётного времени**

166. 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.

167. 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 многочисленным экипажем.

168. 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.

169. 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.

169<sup>1</sup>. Подтверждением объема и характера полетного опыта является летная книжка (Logbook), форма и порядок ведения которой устанавливаются ОГА КР.

Пилот несёт личную ответственность за точность и достоверность сведений, внесённых в лётную книжку.

При использовании электронной формы допускается ведение летной книжки с применением цифровых систем и программных решений, признанных ОГА КР, при условии обеспечения защиты их сохранности данных.

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

170. ОГА КР, не допускает:

- командира воздушного судна 60 летнего возраста к выполнению международных полётов если возраст другого пилота превышает 60 лет;
- командира воздушного судна к выполнению международных полётов, если возраст составляет 65 лет;
- второго пилота к выполнению международных полётов, если возраст составляет 65 лет.

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

- медицинского заключения о состоянии здоровья,

соответствующего виду свидетельства;

– представленного эксплуатантом анализа рисков для безопасности полётов при использовании авиационного персонала, достигшего 65-летнего возраста.

## **§ 11. Профессиональная подготовка инспекторов Органа гражданской авиации Кыргызской Республики по специальности «Пилот»**

172. 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 в течении календарного года на воздушных судах эксплуатанта.

## **§ 12. Свидетельство пилота–студента**

173. Пилот-студент отвечает требованиям, установленным ОГА 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.

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

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

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

### § 13. Свидетельство пилота-любителя

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

1) кандидат не моложе 17 лет;  
2) кандидат обладает уровнем знаний, соответствующим правам, предоставляемым владельцу свидетельства пилота-любителя, и соответствует виду воздушного судна, для которого выдается свидетельство, по крайней мере в следующих областях:

а) воздушное право:  
– правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства пилота-любителя;  
– правила полетов;  
– порядок установки высотомера;  
– соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;

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

– принципы эксплуатации и работы двигателей, систем и приборного оборудования;

– эксплуатационные ограничения соответствующих видов воздушных судов и двигателей; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;

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

– для дирижаблей: физические характеристики и практическое применение газов;

в) лётные характеристики и планирование:

– влияние загрузки и распределения массы на лётные характеристики; расчеты массы и центровки;

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

– предполетное планирование и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по ПВП на частных воздушных судах;

– подготовка и заполнение планов полета УВД;

– соответствующие правила обслуживания воздушного движения;

– порядок донесений о местоположении;

– порядок установки высотомера;

– выполнение полетов в районах с интенсивным движением;

г) возможности человека:

- возможности человека, включая принципы КУО;
- д) метеорология:
  - применение основ авиационной метеорологии и правил получения и использования метеорологической информации;
  - измерение высоты;
  - опасные метеорологические условия;
- е) навигация:
  - практические аспекты навигации и методы счисления пути;
  - пользование аэронавигационными картами;
- ж) эксплуатационные правила:
  - применение методов КУО в эксплуатационной обстановке;
  - порядок установки высотомера;
  - использование аэронавигационной документации, такой как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения;
  - соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений;
    - в случае вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях, земной резонанс, срыв на отступающей лопасти, динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации;
  - правила обеспечения безопасности при полетах в ВМУ;
- з) основы полета;
- и) радиотелефония:
  - правила ведения связи и фразеология применительно к полетам по ПВП;
    - действия при отказе связи;
- 3) кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида полеты и маневры, со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-любителя, а также умение:
  - а) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;
  - б) управлять воздушным судном в пределах его ограничений;
  - в) плавно и точно выполнять все маневры;
  - г) принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете;
  - д) применять знания в области навигации;
  - е) постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;
- 4) кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

178. При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 63-76, 77-79, 80-81, 90-91 и 138-171 свидетельство пилота-любителя дает право выполнять функции, но не за плату, командира или второго пилота воздушного судна соответствующего типа, выполняющего не коммерческие полеты.

179. 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.

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

1) кандидат имеет налет не менее 45 часов в ходе прохождения утвержденного курса подготовки в качестве пилота самолета в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой. 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;

2) 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 пункта 180 подпункта 1) к времени налета;

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

4) кандидат прошел летную подготовку на самолетах в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта,

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

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

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в пункте 180 подпункт 4)-и (полёт по ППП) и летная подготовка в ночное время с инструктором на самолетах с двойным управлением, указанная в пункте 179, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование самолетом по ППП.

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

1) кандидат имеет налет не менее 45 часов в ходе прохождения утвержденного курса подготовки в качестве пилота вертолётa в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой. 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;

2) 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 пункта 181 подпункта 1) к времени налета;

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

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

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

воздушного движения;

р) правила ведения связи и фразеология;

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

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в пункте 181 подпункте 5) и летная подготовка в ночное время с инструктором на вертолётах с двойным управлением, указанная в пункте 179, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование вертолетов по ППП.

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

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

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

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

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

2) если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов с системой увеличения подъёмной силы других типов, ОГА КР определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований пункта 182 подпункта 1) к времени налета;

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

4) кандидат прошел летную подготовку на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы с двойным управлением по программе, включающей не менее 20 часов, под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований,

предъявляемых к пилоту-любителю, по крайней мере, в следующих областях:

- а) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;
- б) предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание воздушного судна с энергетической системой увеличения подъемной силы;
- в) аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;
- г) управление воздушным судном с системой увеличения подъемной силы с помощью внешних визуальных ориентиров;
- д) маневрирование на земле и опробование двигателей;
- е) висение и выполнение безостановочных взлетов и набора высоты;
- ж) висение и непрерывный заход на посадку и посадка – в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном;
- з) взлеты и посадки с минимальной потребной тягой;
- и) техника взлета и посадки в максимальном режиме;
- к) производство полетов с площадок ограниченных размеров;
- л) быстрые остановки;
- м) полет только по приборам, включая выполнение разворота на  $180^\circ$  в горизонтальной плоскости;
- н) вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях;
- о) методы вывода из режимов малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;
- п) полеты по маршруту по визуальным ориентирам, методы счисления пути и использование, при их наличии, радионавигационных средств, включая выполнение полета в течение по крайней мере 1 часа;
- р) действия в аварийной обстановке, включая имитацию отказов оборудования воздушного судна с системой увеличения подъемной силы;
- с) восстановление тяги для авторотации и заход на посадку в режиме авторотации, где это применимо;
- т) отказ трансмиссии и соединительного вала, где это применимо;
- у) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;
- ф) правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в пункте 182 подпункте 4)-м (полёт только по приборам), и летная подготовка в ночное время с инструктором на воздушном судне с двойным управлением, указанная в пункте 179, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование воздушных судов с системой увеличения подъемной силы по ППП.

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

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

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

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

в) 3 часов полета по приборам;

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

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

а) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

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

в) выполнение маневров по наземным ориентирам;

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

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

е) управление дирижаблем по внешним визуальным ориентирам;

ж) взлеты, посадки и уход на второй круг;

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

и) полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости;

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

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

м) правила ведения связи и фразеология.

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в пункте 183 подпункте 2)-и (полёт только по приборам), и летная подготовка в ночное время с инструктором на дирижаблях с двойным управлением, указанная в пункте 179, не дают обладателю свидетельства пилота-любителя права на пилотирование дирижаблей по ППП.

## § 14. Свидетельство пилота коммерческой авиации

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

- 1) кандидат не моложе 18 лет;
- 2) кандидат обладает уровнем знаний, соответствующим требованиям, предъявляемым к держателю свидетельства пилота коммерческой авиации, и типу воздушного судна, для которого выдается свидетельство, по крайней мере, в следующих областях:
  - а) воздушное право:
    - правила и положения, относящиеся к обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации;
    - правила полетов;
    - соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;
  - б) общие знания по воздушным судам применительно к самолетам, дирижаблям, вертолетам и воздушным судам с системой увеличения подъемной силы:
    - принципы эксплуатации и работы двигателей, систем и приборного оборудования;
    - эксплуатационные ограничения соответствующих видов воздушных судов и двигателей;
    - соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;
    - использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;
    - правила технического обслуживания планера, систем и двигателей соответствующих воздушных судов;
    - для вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод), где это применимо;
    - для дирижаблей: физические характеристики и практическое применение газов;
  - в) лётные характеристики, планирование и загрузка:
    - влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна, расчеты массы и центровки;
    - использование и практическое применение взлетных, посадочных и других характеристик;
    - предполетное планирование и планирование полета по маршруту, соответствующее полетам по ПВП;
    - подготовка и заполнение планов полета УВД;
    - соответствующие правила обслуживания воздушного движения;
    - порядок установки высотомера;
    - в случае дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: влияние грузов на внешней подвеске;
  - г) возможности человека:
    - возможности человека, включая принципы КУО;

д) метеорология:

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

е) навигация:

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

ж) эксплуатационные правила:

- применение методов КУО в эксплуатационной обстановке;
- использование аэронавигационной информации, такой, как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения;
- порядок установки высотомера;
- соответствующие меры предосторожности и действия в аварийной обстановке;
- эксплуатационные правила перевозки грузов;
- потенциальный риск перевозки опасных грузов;
- требования и практика инструктажа пассажиров по вопросам безопасности, включая меры предосторожности при посадке на воздушное судно и высадке;
- в случае вертолетов и, если применимо, воздушных судов с

системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях; земной резонанс; срыв на отступающей лопасти; динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; правила обеспечения безопасности при полетах в ВМУ.

з) основы полета.

и) радиотелефония:

– правила ведения связи и фразеология при полетах по ПВП;

3) действия при отказе связи;

4) кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира воздушного судна процедуры и маневры, описанные в пунктах 181 подпункте 4), 186, или 189 подпункте 3), или 190 подпункте 3), с компетенцией, соответствующей правам обладателя свидетельства пилота коммерческой авиации, и умение:

– распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

– управлять воздушным судном в пределах его ограничений;

– плавно и точно выполнять все маневры;

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

– применять знания в области воздушной навигации;

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

5) кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.

185. При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 63-76, 77-79, 80-81, 90-95 и 138-171 свидетельство пилота коммерческой авиации дает право:

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

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

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

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

5) в случае дирижаблей: пилотировать дирижабль по ППП.

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

Примечание. Некоторые предоставляемые свидетельством

привилегии ограничиваются по достижении их владельцами возраста 60 и 65 лет.

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

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

2) кандидат налетал на самолетах не менее:

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

б) 20 часов, выполняя полеты по маршруту в качестве КВС, включая полет по маршруту протяженностью не менее 540 км (300 м. миль) с выполнением в ходе этого полета посадок до полной остановки на двух различных аэродромах;

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

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

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

а) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

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

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

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

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

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

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

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

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

к) полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров,

методов счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута;

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

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

н) правила ведения связи и фразеология.

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

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

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

1) кандидат имеет налет не менее 100 часов во время подготовки по утвержденной программе в качестве пилота вертолетов. 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;

2) кандидат налетал на вертолетах не менее:

а) 35 часов в качестве КВС;

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

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

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

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

а) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

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

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

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

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

- 1) кандидат налетал 150 часов в ходе обучения по утвержденной программе подготовки в качестве пилота воздушного судна. ОГА КР определяет приемлемость включения в этот общий налёт (150 часов) налёт, выполненный с пилотом-инструктором на утверждённом FSTD;
- 2) кандидат имеет налет не менее:
  - а) 50 часов в качестве КВС;

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

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

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

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

а) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

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

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

г) управление воздушным судном с помощью внешних визуальных ориентиров;

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

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

ж) маневрирование на земле и опробование двигателей; висение и выполнение безостановочных взлетов и набора высоты; висение и выполнение непрерывного захода на посадку и посадки – в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном; заходы на посадку по крутым траекториям;

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

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

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

л) полеты по маршрутам с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств, включая выполнение полета в течение по крайней мере 1 часа;

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

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

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

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

р) правила ведения связи и фразеология.

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

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

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

2) кандидат налетал не менее:

а) 50 часов в качестве пилота дирижаблей;

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

– 10 часов это полеты по маршрутам, и

– 10 часов это полеты в ночное время;

в) 40 часов это полеты по приборам;

г) 20 часов летной подготовки на дирижаблях;

3) кандидат прошел летную подготовку на дирижаблях с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к коммерческому пилоту, по крайней мере в следующих областях:

а) распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок.

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

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

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

д) управление дирижаблем с помощью внешних визуальных ориентиров;

е) распознавание утечки;

ж) взлеты и посадки в нормальных условиях;

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

- и) полет по ППП;
- к) полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств, если таковые имеются;
- л) порядок действий в аварийных условиях, в том числе при имитации отказов бортового оборудования;
- м) полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;
- н) правила ведения связи и фразеология.

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

191. Общие требования, предъявляемые при выдаче свидетельства:

- 1) кандидат не моложе 18 лет;
- 2) кандидат отвечает, как минимум требованиям, для свидетельства линейного пилота применительно к соответствующему виду самолета, после прохождения соответствующего курса подготовки;
- 3) подготовка в области требований к базовым знаниям тесно связана с подготовкой в области требований к базовым умениям;
- 4) кандидат продемонстрировал базовые навыки, необходимые для выполнения требований для пилота, управляющего воздушным судном, и пилота, осуществляющего мониторинг, на уровне, требуемом для выполнения функций второго пилота на самолетах с газотурбинными двигателями, сертифицированных для выполнения полетов по ПВП и ППП с экипажем в составе не менее двух пилотов;
- 5) кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.

192. При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 63-76, 77-79, 80-81, 90-95 и 138-171, свидетельство пилота многочленного экипажа дает право:

- 1) осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя самолета;
- 2) осуществлять права согласно квалификационной отметке о праве на полеты по приборам в составе многочленного экипажа;
- 3) выполнять функции второго пилота при выполнении полетов на самолете, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота.

193. 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.

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

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

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

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

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

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

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

196. Кандидат закончил программу утвержденной подготовки.

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

## **§ 16. Свидетельство линейного пилота**

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

1) кандидат не моложе 21 года;

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

а) воздушное право:

– правила и положения применительно к обладателю свидетельства линейного пилота;

– соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;

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

- общие характеристики и ограничения электрических, гидравлических систем, системы наддува и других систем воздушного судна; системы управления полетом, включая автопилот и автостабилизацию;

- принципы работы, правила эксплуатации и ограничения двигателей воздушных судов; влияние атмосферных условий на характеристики двигателей; соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;

- правила эксплуатации и ограничения соответствующих видов воздушных судов; влияние атмосферных условий на летно-технические характеристики воздушных судов согласно соответствующим эксплуатационным данным из руководства по летной эксплуатации;

- использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;

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

- правила технического обслуживания планеров, систем и двигателей соответствующих воздушных судов;

- для вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод);

в) летные характеристики, планирование и загрузка:

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

- использование и практическое применение параметров взлетных, посадочных и других характеристик, включая правила управления в крейсерском режиме;

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

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

г) возможности человека:

- возможности человека включая принципы КУО;

д) метеорология:

- понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; коды и сокращения; правила получения и

использование метеорологической информации перед полетом и во время полета; измерение высоты;

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

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

- в случае самолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: практические знания метеорологии на больших высотах, включая понимание и использование метеосводок, карт и прогнозов; струйные течения;

е) навигация:

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

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

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

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

ж) эксплуатационные правила:

- применение методов КУО в эксплуатационной обстановке;

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

- меры предосторожности и действия в аварийной обстановке; правила безопасности;

- эксплуатационные правила грузовых перевозок и перевозки опасных грузов;

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

- в случае вертолетов и, если применимо, воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: проваливание при работающих двигателях; земной резонанс; срыв на отступающей лопасти; динамичный боковой крен и другие опасные при эксплуатации ситуации; правила обеспечения безопасности при полетах в ВМУ;

з) основы полета:

и) радиотелефония:

– правила ведения связи и фразеология; действия при отказе связи;

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

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

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

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

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

г) порядок действий в случаях потери трудоспособности членами экипажа и взаимодействие в экипаже, включая распределение задач по пилотированию, координацию действий членов экипажа и использование контрольных карт;

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

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

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

а) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

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

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

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

д) принимать правильные решения и квалифицированно

осуществлять, включая процесс принятия взвешенных решений и осведомленность о воздушной обстановке;

е) поддерживать действенное общение с другими членами летного экипажа и продемонстрировать способность эффективно выполнять процедуры на случай потери трудоспособности членами экипажа и обеспечения координации членов экипажа, включая распределение задач по пилотированию, координацию действий членов экипажа, соблюдение SOP и использование контрольных карт.

199. Кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.

200. При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 63-76, 77-79, 80-81, 90-95 и 138-171, свидетельство линейного пилота дает право:

1) осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя и пилота коммерческой авиации воздушного судна соответствующего вида, а применительно к свидетельству для самолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы – права по квалификационной отметке о праве на полеты по приборам; и

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

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

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

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

1) 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;

2) кандидат налетал на самолетах не менее:

– 500 часов в качестве командира воздушного судна под наблюдением или 250 часов либо в качестве командира воздушного судна, либо не менее 70 часов из этого времени в качестве командира воздушного

судна, а необходимое дополнительное время налета - в качестве командира воздушного судна под наблюдением;

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

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

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

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

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

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

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

2) кандидат налетал на вертолетах не менее:

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

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

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

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

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

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

4) опыт полетов по приборам, в количестве 30 часов, из которых не

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

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

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

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

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

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

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

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

– если кандидат имеет налет в качестве пилота воздушных судов других категорий, то ОГА КР определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований к времени налета.

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

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

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

1) кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым 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 УВД планов полета по ППП;

– порядок установки высотомера;

г) возможности человека применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:

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

д) метеорология применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:

– применение авиационной метеорологии;

– понимание и использование карт, сводок и прогнозов;

– коды и сокращения;

– правила получения и использование метеорологической информации;

– измерение высоты;

– причины, распознавание и последствия обледенения двигателей и планера;

– правила прохода фронтальных зон;

– обход опасных метеоусловий;

– для вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: последствия обледенения несущего винта;

е) навигация применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:

– практическая навигация с использованием навигационных систем;

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

- опознавание источников навигационной информации;
- ж) эксплуатационные правила применительно к запрашиваемому виду воздушного судна:
  - применение методов КУО в условиях эксплуатации;
  - понимание и использование аэронавигационной документации, такой, как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения, и карт вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;
  - меры предосторожности и правила действий в аварийной обстановке; меры безопасности, связанные с полетами по ППП; критерии пролета препятствий;
- з) радиотелефония:
  - правила ведения связи и фразеология, применяемые при полетах воздушных судов по ППП;
  - действия, при потере связи;
- 2) кандидат продемонстрировал на воздушном судне, для которого он стремится получить квалификационную отметку о праве на полеты по приборам, способность выполнять схемы полета и маневры, с уровнем компетенции, соответствующим правам, предоставляемым владельцу данной квалификационной отметки, а также умение:
  - а) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;
  - б) управлять воздушным судном запрашиваемого вида в пределах его ограничений;
  - в) плавно и точно выполнять все маневры;
  - г) принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете;
  - д) применять знания в области навигации;
  - е) постоянно управлять воздушным судном таким образом, чтобы обеспечивать успешное выполнение схемы полета или маневра;
- 3) кандидат продемонстрировал способность выполнять полет на многодвигательных воздушных судах соответствующего вида исключительно по приборам при одном неработающем двигателе или с имитацией одного неработающего двигателя, если предполагается осуществлять права, предоставляемые квалификационной отметкой о праве на полеты по приборам, на таких воздушных судах;
- 4) для приобретения опыта и проверки умений для получения квалификационной отметки о праве полётов по приборам применяется FSTD утверждённый ОГА КР;
- 5) кандидаты, обладающие свидетельством пилота-любителя, проходят проверку остроты слуха на основании требований, предъявляемых к слуху при выдаче медицинского заключения первого класса;
- б) кандидаты, обладающие свидетельством пилота-любителя, проходят проверку на основании требований к физическому и психическому состоянию, а также требованиям к зрительному восприятию для выдачи медицинского заключения первого класса;

7) кандидат продемонстрировал знание и уровень владения английским языком в соответствии с требованиями, установленными в Приложении 1 настоящих Правил, для выполнения полётов по правилам полётов по приборам (ППП).

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

1) при условии соответствия требованиям, указанным в пунктах 63-76, 77-79 и 138-171, обладатель квалификационной отметки о праве на полеты по приборам для конкретного вида воздушных судов имеет право пилотировать воздушные суда этого вида по ППП;

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

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

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

209. Кандидат налетал не менее:

1) 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

2) 40 часов, выполняя полеты по приборам на воздушных судах, из которых не более 20 часов (или 30 часов в тех случаях, когда используется пилотажный тренажер) могут составлять время наземной тренировки по приборам. Наземная тренировка осуществляется под руководством уполномоченного инструктора.

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

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

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

3) порядок действий и маневры при выполнении полетов по ППП в

нормальных, особых и аварийных условиях, включая, по крайней мере, следующее:

- переход на полет по приборам после взлета;
  - стандартные схемы вылета и прибытия по приборам;
  - схемы полета по ППП по маршруту;
  - полет в зоне ожидания;
  - заходы на посадку по приборам при установленных минимумах;
  - порядок ухода на второй круг;
  - посадки после выполнения заходов на посадку по приборам;
- 4) маневры в полете и конкретные лётные характеристики.

211. 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.

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

212. Требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки:

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

- а) методика практического обучения;
- б) оценка успеваемости обучающихся по предметам, по которым осуществляется наземная подготовка;
- в) процесс усвоения материала;
- г) элементы эффективного обучения;
- д) оценка и проверка знаний обучающихся, теория обучения;
- е) разработка программы подготовки;
- ж) планирование урока;
- з) методика аудиторного обучения;
- и) использование учебных пособий, включая при необходимости FSTD;
- к) анализ и исправление ошибок, обучающихся;

л) возможности человека применительно к летной подготовке, включая принципы КУО;

м) опасность, связанная с имитацией выхода из строя систем и отказов на воздушном судне;

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

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

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

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

– прошел курс обучения по методике ведения летной подготовки, включая демонстрацию операций, методы практического обучения, распознавание и исправление ошибок, обучающихся; и

– применял на практике методику выполнения маневров и схем полета, по которой он намерен проводить летную подготовку.

213. При условии соблюдения требований пунктах 63-76 и 138-171 обладатель квалификационной отметки пилота-инструктора имеет право:

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

при условии, что пилот-инструктор:

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

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

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

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

## § 19. Свидетельство пилота-планериста

215. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельств:

- 1) кандидат не моложе 16 лет;
- 2) кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-планериста, по крайней мере в следующих областях:
  - а) воздушное право:
    - правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства пилота-планериста;
    - правила полетов;
    - соответствующие практики и правила обслуживания воздушного движения;
  - б) общие знания по воздушным судам:
    - принципы работы систем и приборного оборудования планеров;
    - эксплуатационные ограничения планеров;
    - соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;
  - в) летные характеристики, планирование и загрузка:
    - влияние загрузки и распределения массы на летные характеристики; учет массы и центровки;
    - использование и практическое применение параметров стартовых, посадочных и других характеристик;
    - предполетное планирование и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по ПВП;
    - соответствующие правила обслуживания воздушного движения;
    - порядок установки высотомера;
    - выполнение полетов в районах с интенсивным движением;
  - г) возможности человека:
    - возможности человека применительно к пилоту-планеристу, включая принципы КУО;
  - д) метеорология:
    - применение основ авиационной метеорологии;
    - правила получения и использование метеорологической информации;
    - измерение высоты;
  - е) навигация:
    - практические аспекты воздушной навигации и методы счисления пути;
    - пользование аэронавигационными картами;
  - ж) эксплуатационные правила:
    - использование аэронавигационной документации, такой как AIP, NOTAM, авиационные коды и сокращения;

- различные методы запуска и соответствующий порядок действий;
- меры предосторожности и действия в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений.

3) основы полета:

- основы полета применительно к планерам;

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

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

5) если кандидат имеет налет в качестве пилота самолётов, то ОГА КР определяет приемлемость учета такого налёта и, при положительном решении, степень возможного снижения требований к времени налёта;

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

- предполетная подготовка, включая сборку и осмотр планера;

- технические приемы и правила, применяемые при используемом методе старта, включая соответствующие ограничения воздушной скорости, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;

- полеты по схемам движения, методы и меры, применяемые для предотвращения столкновений;

- управление планером с помощью внешних визуальных ориентиров;

- полёт в эксплуатационном диапазоне режимов полёта;

- распознавание начального и развившегося сваливания и вывод из него и из крутого снижения по спирали;

- запуски, заходы на посадку и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;

- полеты по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;

- порядок действий в аварийной обстановке.

7) кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира планера полеты и маневры, указанные в пункте 215 подпункте б), на уровне квалификации, соответствующем правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-планериста, а также умение:

- распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

- управлять планером в пределах его ограничений;

- плавно и точно выполнять все маневры;

- принимать правильные решения и квалифицированно

осуществлять наблюдение в полете;

- применять знания в области воздушной навигации;
- постоянно управлять планером таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;

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

216. При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 63-76, 77-79, 80-81, 138-171, свидетельство пилота-планериста даёт право выполнять функции командира любого планера, если обладатель свидетельства имеет опыт применения используемого метода старта;

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

## § 20. Свидетельство пилота свободного аэростата

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

219. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства:

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

- а) воздушное право:
  - правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства пилота свободного аэростата;
  - правила полета;
  - соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;

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

- в) летные характеристики, планирование и загрузка:
  - влияние загрузки на летные характеристики; расчеты массы;
  - использование и практическое применение параметров стартовых, посадочных и других характеристик, включая влияние температуры;
  - предполетное планирование и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по ПВП;
  - соответствующие правила обслуживания воздушного движения,

порядок установки высотомера, выполнение полетов в районах с интенсивным движением;

г) возможности человека:

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

д) метеорология:

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

– измерение высоты;

е) навигация:

– практические аспекты воздушной навигации и методы счисления пути;

– пользование аэронавигационными картами;

ж) эксплуатационные правила:

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

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

з) основы полета:

– основы полета применительно к свободным аэростатам;

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

4) опыт:

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

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

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

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

– методы и меры предотвращения столкновений;

– управление свободным аэростатом с помощью внешних визуальных ориентиров;

– распознавание режима быстрого спуска и выход из него;

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

– заходы на посадку и посадки, включая порядок обращения с

аэростатом на земле;

– порядок действий в аварийной обстановке;

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

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

5) кандидат продемонстрировал способность выполнять полеты и маневры в качестве командира свободного аэростата, указанные в пункте 220 подпункте 4)-б, с уровнем компетенции, соответствующим правам, обладателя свидетельства пилота свободного аэростата, а также умение:

а) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

б) управлять свободным аэростатом в пределах его ограничений;

в) плавно и точно выполнять все маневры;

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

д) применять знания в области воздушной навигации;

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

б) годность по состоянию здоровья - кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

220. При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 63-76, 77-79, 80-81 и 138-171, 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.

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

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

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

222. Сроки действия квалификационных отметок определяются ОГА КР.

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

224. 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.

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

226. 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.

227. 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.

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

228. Квалификационные отметки о виде, если таковые предусматриваются, относятся к видам БПЛА, перечисленным в пункте 224.

229. 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.

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

230. 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.

231. 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.

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

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

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

234. 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:

1) соответствующей квалификационной отметки о классе, предусмотренной в пункте 231; или

2) квалификационной отметки о типе, когда это требуется в соответствии с пунктом 232.

235. 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.

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

237. Для учебных, испытательных или некоммерческих полетов с конкретной специальной целью ОГА КР вместо квалификационной отметки о классе или типе, предусмотренной пунктом 234, может выдавать обладателю свидетельства внешнего пилота специальное письменное разрешение. Срок действия этого разрешения ограничивается временем, необходимым для завершения конкретного полета.

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

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

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

- 1) обычные схемы полета и маневры на всех этапах полета;
- 2) нештатные и аварийные процедуры и маневры, связанные с отказами или неисправностями оборудования, например, двигателя, линии C2, систем и планера;
- 3) правила полетов по приборам, включая правила захода на посадку по приборам, ухода на второй круг и посадки в обычных, нештатных и аварийных условиях, в том числе с имитацией отказа двигателя;
- 4) для выдачи квалификационной отметки о типе прошел подготовку по предотвращению попадания в сложные пространственные положения и выводу из них;
- 5) порядок действий при потере экипажем трудоспособности и порядок координации действий экипажа, включая распределение задач внешнего пилота; взаимодействие членов экипажа и использование контрольных карт.

240. Кандидат продемонстрировал квалификацию, необходимую для безопасной эксплуатации соответствующего типа БПЛА и связанного с ним ПДП, а также навыки управления с использованием линии C2, относящиеся, к обязанностям внешнего командира воздушного судна или внешнего второго пилота.

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

241. 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.

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

242. 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.

243. Соответствующее разрешение включает:

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

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

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

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

245. 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.

246. 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.

247. 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.

248. 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 многочисленным экипажем.

249. 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.

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

251. 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.

252. Необходимое время налёта на БПЛА определяется на основе утвержденной программы квалификационной подготовки.

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

253. 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.

### **§ 10. Внешний пилот-студент**

254. 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.

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

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

257. 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.

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

## § 11. Свидетельство внешнего пилота

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

260. Общие требования к выдаче свидетельства внешнего пилота:

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

- а) воздушное право:
- правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства внешнего пилота;
  - правила полетов;
  - правила и положения, касающиеся выполнения полетов по ППП, соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;
- б) Общие знания по БПЛА:
- принципы эксплуатации и работы двигателей, систем и приборного оборудования;
  - эксплуатационные ограничения БПЛА соответствующего вида и двигателей;
  - соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;
  - использование и проверка работоспособности соответствующего оборудования и систем БПЛА;
  - процедуры технического обслуживания планеров, систем и двигателей, соответствующих БПЛА;
  - для винтокрылов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: трансмиссия (силовой привод), где это применимо;
  - использование, ограничения и работоспособность бортового радиоэлектронного оборудования, электронных устройств и приборов, необходимых для осуществления контроля и навигации БПЛА по ППП и в приборных метеорологических условиях;
  - пилотажные приборы; гироскопические приборы, эксплуатационные ограничения и эффекты прецессии; порядок действий и

процедур на случай отказов различных пилотажных приборов;

- возможности БПЛА по обнаружению и уклонению от опасностей;
- для дирижаблей: физические характеристики и практическое применение газов;

в) общие знания по ПДП:

- принципы эксплуатации и функционирования систем и приборного оборудования;

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

- процедуры на случай неисправностей;

г) общие знания по линии С2:

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

- использование и проверка работоспособности систем линии С2;

- процедуры на случай сбоев в работе линии С2;

д) летные характеристики, планирование и загрузка:

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

- расчеты массы и центровки;

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

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

- подготовка и представление планов полета УВД по ППП;

- соответствующие правила обслуживания воздушного движения;

- порядок установки высотомера;

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

е) возможности человека:

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

ж) метеорология:

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

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

- измерение высоты;

- климатология соответствующих районов в части, касающейся элементов, оказывающих влияние на авиацию;

- движение барических систем, структура фронтов и источник и характеристики особых явлений погоды, оказывающих влияние на условия взлета, полета по маршруту и посадки;

- причины, выявление и влияние обледенения; процедуры

прохождения фронтальных зон;

- обход районов с опасными метеорологическими условиями;
- в случае винтокрылов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы: последствия обледенения несущего винта;
- в случае полетов на больших высотах: практическая метеорология при выполнении полетов на больших высотах, включая интерпретацию и использование метеорологических сводок, карт и прогнозов; струйные течения;

з) навигация:

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

и) эксплуатационные правила:

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

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

к) основы полета:

- основы полета;

л) радиотелефония:

- правила ведения связи и фразеология;

- действия при отказе связи;

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

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

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

261. При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 63-76, 77-79, 80-81, 90-95 и 222-267, свидетельство внешнего пилота дает его обладателю право:

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

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

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

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

262. 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.

263. Особые требования к выдаче свидетельства внешнего пилота:

1) кандидат приобрел опыт в ходе прохождения подготовки по эксплуатации БПЛА и связанного с ним ПДП, позволяющий успешно продемонстрировать квалификацию, предусмотренную в пункте 261 подпунктах 3) и 4);

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

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

4) кандидат прошел подготовку для получения свидетельства внешнего пилота с использованием БПЛА и связанного с ним ПДП под руководством уполномоченного инструктора БПЛА. Инструктор БПЛА обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на всех этапах полета и во всех областях эксплуатационных режимов БПЛА, включая нештатные и аварийные условия, предотвращение попадания в сложные пространственные положения и выход из них для соответствующих категорий воздушных судов, а также полеты по ППП.

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

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

264. Требования к внесению квалификационной отметки:

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

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

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

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

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

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

г) определение основных причин отклонений от ожидаемых нормативных показателей;

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

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

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

а) методика практического обучения;

б) оценка успеваемости студентов по тем предметам, по которым осуществляется наземная подготовка;

в) процесс усвоения материала;

г) элементы эффективного обучения;

д) принципы квалификационной подготовки, включая оценку студентов;

е) оценка эффективности программ подготовки;

ж) планирование урока;

з) методика аудиторного обучения;

и) использование учебных пособий, включая, при необходимости, FSTD;

к) анализ и исправление ошибок студентов;

л) возможности человека применительно к БПЛА, полетам по приборам и подготовке для получения свидетельства внешнего пилота, включая принципы КУО и подготовка по БПЛА;

м) факторы опасности, связанные с имитацией отказов систем и неисправностей на воздушном судне;

б) кандидат прошел успешную официальную оценку квалификации до начала подготовки и оценки в рамках квалификационной учебной программы;

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

8) оценка квалификации проводится лицом, назначенным ОГА КР;

9) кандидат отвечает требованиям к выдаче свидетельства внешнего пилота, поддерживает уровень квалификации и отвечает требованиям к предыдущему опыту, предусмотренным для данного свидетельства;

10) кандидат обладает достаточным уровнем подготовки и опыта для достижения требуемого уровня профессиональных навыков при выполнении всех необходимых задач, маневров, полетов, а также применении принципов и методов подготовки, соответствующих положениям пункта 264;

11) под руководством назначенного ОГА КР инструктора БПЛА кандидат:

а) прошел курс обучения по методике ведения подготовки по БПЛА, включая демонстрацию операций, методы практического обучения студентов, распознавание и исправление ошибок студентов;

б) применял на практике методику обучения выполнению тех маневров и схем полета, по которым он намерен проводить подготовку для выдачи свидетельства внешнего пилота.

265. При условии соблюдения требований пунктов 63-76 и 223-267 обладатель квалификационной отметки инструктора БПЛА имеет право:

1) контролировать самостоятельные полеты внешних пилотов-студентов;

2) проводить подготовку, необходимую для выдачи свидетельства внешнего пилота и внесения квалификационной отметки инструктора БПЛА при условии, что инструктор БПЛА:

а) имеет свидетельство и квалификационную отметку внешнего пилота о праве проводить подготовку по соответствующему виду БПЛА и связанному с ним ПДП;

б) имеет свидетельство и квалификационную отметку внешнего пилота, необходимые для выполнения функций внешнего командира воздушного судна соответствующего вида БПЛА и связанного с ним ПДП, по которым ведется подготовка;

в) имеет права инструктора БПЛА, подтвержденные отметкой в свидетельстве внешнего пилота.

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

## **Глава 4. Свидетельства членов летного экипажа, кроме свидетельств пилотов**

### **§ 1. Общие правила, касающиеся выдачи свидетельств и квалификационных (особых) отметок**

267. Кандидат, до получения свидетельства соответствует требованиям по возрасту, знаниям, опыту, умениям и состоянию здоровья, установленным для данных свидетельств.

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

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

270. Сроки действия квалификационных отметок определяются ОГА КР.

### **§ 2. Свидетельство штурмана**

271. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства:

- 1) кандидат не моложе 18 лет;
- 2) кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства штурмана, как минимум в следующих областях:
  - а) воздушное право:
    - правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства штурмана;
    - соответствующие практики и правила обслуживания воздушного движения;
  - б) лётные характеристики, планирование и загрузка:
    - влияние загрузки и распределения массы на лётно-технические характеристики воздушного судна;
    - использование взлетно-посадочных и других характеристик, включая правила управления в крейсерском режиме;
    - предполётное планирование и оперативное планирование полёта по маршруту;
    - подготовка и представление планов полёта для целей УВД;
    - соответствующие правила обслуживания воздушного движения;
    - порядок установки высотомера;
  - в) возможности человека:
    - возможности человека применительно к штурману, включая принципы КУО;
  - г) метеорология:

- понимание и практическое применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов;
- коды и сокращения;
- правила получения и использование метеорологической информации перед полетом и во время полета;
- измерение высоты;
- авиационная метеорология;
- климатология соответствующих районов, с точки зрения ее влияния на авиацию;
- перемещение областей низкого и высокого давления, структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полета по маршруту и посадки;
- д) навигация:
  - методы счисления пути, полеты по изобарической поверхности и правила воздушной навигации;
  - использование аэронавигационных карт, радионавигационных средств и систем зональной навигации;
  - особые навигационные требования в отношении полетов по маршрутам большой протяженности;
  - использование, ограничения и эксплуатационная надежность авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для навигации воздушного судна;
  - использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту и захода на посадку; опознавание радионавигационных средств;
  - принципы, характеристики и использование автономных систем и систем, ориентированных на внешние средства; работа бортового оборудования;
  - небесная сфера, включая движение небесных светил, их выбор и распознавание в целях определения местонахождения воздушного судна в полете; тарировка сектантов; заполнение навигационной документации;
  - определения, единицы измерения и формулы, используемые в воздушной навигации;
- е) эксплуатационные правила:
  - понимание и использование AIP, NOTAM;
  - авиационных кодов, сокращений и карт вылета, полёта по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;
- ж) основы полёта:
  - основы полёта;
- з) радиотелефония:
  - правила ведения связи и фразеология;
- 3) кандидат, выполняя функции штурмана, налетал не менее 200 часов, на воздушных судах, выполняющих полёты по маршруту, включая не

менее 30 часов полётов в ночное время;

4) если кандидат имеет налёт в качестве пилота, ОГА КР определяет приемлемость учёта такого опыта и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований пункта 272 подпункта 3) к времени налёта;

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

а) ночью – не менее 25 раз методом астрономических наблюдений;

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

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

а) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

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

в) применять знания в области воздушной навигации;

г) выполнять все обязанности члена единого экипажа;

д) осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа;

7) кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса;

### **§ 3. Свидетельство бортинженера**

272. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства:

1) кандидат не моложе 18 лет;

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

а) воздушное право:

– правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства бортинженера;

– правила и положения, регулирующие эксплуатацию гражданских воздушных судов в части обязанностей бортинженера;

б) общие знания по воздушным судам:

– основные принципы устройства двигателей, газотурбинных и/или поршневых двигателей;

– характеристики топлива, топливные системы, включая регулирование подачи топлива;

- смазочные материалы и системы смазки; форсажные камеры и системы впрыска, назначение и принципы работы систем зажигания и запуска двигателей;

- принципы работы, правила эксплуатации и ограничения двигателей воздушных судов; влияние атмосферных условий на характеристики двигателей;

- планеры, органы управления, конструкции, колесные шасси, тормоза и противоюзовые устройства, ресурс по коррозии и усталости материалов; обнаружение повреждений и дефектов конструкции;

- 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;

- 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;

- д) основы полёта:

- основы аэродинамики;
- е) радиотелефония:
  - правила ведения связи и фразеология;
- 3) кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства бортинженера, по крайней мере в следующих областях:
  - а) основы навигации, принцип работы и эксплуатация автономных систем;
  - б) эксплуатационные аспекты метеорологии;
- 4) кандидат, выполняя обязанности бортинженера, налетал не менее 100 часов под контролем инструктора, назначенного 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;
- 5) 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 273 подпункта 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:
    - а) порядок действий в нормальных условиях:
      - предполетные осмотры;
      - правила заправки топливом, регулирование расходов топлива;
      - проверка документов по техническому обслуживанию;
      - обычные действия в кабине экипажа на всех этапах полета;
      - координация действий экипажа и порядок действий в случае потери членами экипажа трудоспособности;
    - б) действия в особых случаях и альтернативные (резервные) процедуры:
      - распознавание отклонений в функционировании бортовых систем;
      - применение особых и альтернативных (резервных) процедур;
    - в) порядок действий в аварийной обстановке:
      - распознавание аварийной обстановки;
      - применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке;
- 7) кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве бортинженера воздушного судна обязанности и правила, указанные в пункте 273 подпункте б) с уровнем компетенции, соответствующим правам обладателя свидетельства бортинженера, а также умение:
  - а) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

- б) использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;
- в) принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;
- г) применять знания в области навигации;
- д) выполнять все обязанности члена единого экипажа таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты;
- е) осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа;
- 8) использование FSTD для выполнения процедур, требуемых для демонстрации умений, указанных в пункте 273 подпункте 7), утверждается ОГА КР, который гарантирует соответствие этого FSTD поставленной задаче;
- 9) кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

273. 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.

#### **§ 4. Свидетельство бортрадиста**

274. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства:

- 1) 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) 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;
- 4) 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;
- 5) кандидат, имеющий эксплуатационный опыт, полученный в ходе выполнения обязанностей диспетчера УВД, 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;

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

а) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

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

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

г) применять знания в области навигации;

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

е) осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа;

7) использование FSTD для выполнения процедур, требуемых для демонстрации умений, утверждается ОГА КР, который гарантирует соответствие этого FSTD поставленной задаче;

8) кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

275. 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.

## § 5. Свидетельство бортоператора

276. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства:

1) кандидат не моложе 18 лет;

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

- а) воздушное право:
    - правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства бортоператора;
    - правила и положения, регулирующие эксплуатацию гражданских воздушных судов в части обязанностей бортоператора;
  - б) общие знания по воздушным судам:
    - эксплуатационные ограничения;
    - технические данные;
    - расчет центровки;
    - системы наддува и кондиционирования воздуха, кислородные системы;
    - использование и проверка исправности оборудования и систем;
    - системы пожарной сигнализации и противопожарные системы;
  - в) возможности человека:
    - возможности человека применительно к бортоператору, включая принципы КУО;
  - г) эксплуатационные правила:
    - обязанности и ответственность бортоператора;
    - применение внешних источников питания;
    - использование установленного оборудования и систем кабины;
    - порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях;
  - д) техника безопасности:
    - техника безопасности при эксплуатации оборудования и систем воздушного судна;
  - е) английский язык:
    - понимание и практическое применение английского языка; коды и сокращения;
    - правила получения и использования сводно-загрузочной документации;
- 3) кандидат имеет эксплуатационный опыт, полученный в ходе выполнения обязанностей авиаспециалиста. Этот опыт охватывает как минимум следующие области:
- а) порядок действий в нормальных условиях:
    - предполетные осмотры;
    - проверка документов по техническому обслуживанию;
    - обычные действия в кабине экипажа на всех этапах полета;
    - порядок действий в случае потери членами экипажа трудоспособности;
  - б) действия в особых случаях и альтернативные (резервные) процедуры:
    - распознавание отклонений в функционировании бортовых систем;
    - применение особых и альтернативных (резервных) процедур;
  - в) порядок действий в аварийной обстановке:

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

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

- а) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки.
- б) использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;
- в) принимать правильные решения;
- г) выполнять обязанности бортоператора таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты;
- д) осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа;

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

б) кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.

277. 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 5. Свидетельства и квалификационные отметки авиационного персонала, кроме членов летного экипажа**

### **§ 1. Общие правила**

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

279. 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.

280. Сроки действия квалификационных отметок определяются ОГА КР.

### **§ 2. Свидетельство инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов**

281. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства:

- 1) кандидат не моложе 18 лет;
- 2) кандидат имеет диплом об окончании программы подготовки в соответствующей учебной организации или утвержденной учебной организации по специальности инженер/техник в области технического обслуживания, ремонта, разработки и/или изготовления воздушных судов или его оборудования, и прошел соответствующую программу подготовки на тип ВС и продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства инженера/техника, и его обязанностям, по крайней мере, в следующих областях:
  - а) воздушное право и требования к лётной годности;
  - б) естественные науки и общие сведения о воздушном судне;
  - в) проектирование воздушных судов;
  - г) техническое обслуживание воздушных судов;
  - д) возможности человека;
  - е) человеческий фактор;
- 3) кандидат имеет следующий опыт по части осмотра, обслуживания и технической эксплуатации воздушных судов или их элементов: не менее шести месяцев практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации ВС при наличии авиационного профессионального или высшего авиационного технического образования;
- 4) кандидат продемонстрировал свою способность выполнять функции, предусмотренные предоставляемыми правами для инженерно-технического персонала;
- 5) кандидат прошел программу подготовки, соответствующую правам, которые ему будут предоставлены;

б) кандидат имеет медицинский документ, подтверждающий годность по состоянию здоровья.

282. Обладатель свидетельства инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов осуществляет права только в отношении:

1) тех воздушных судов, которые указаны в его свидетельстве либо конкретно, либо по своей принадлежности к общему виду; или

2) таких планеров, силовых установок, бортовых систем или элементов, которые указаны в его свидетельстве либо конкретно, либо по своей принадлежности к общему виду; и/или

3) таких бортовых электронных систем или элементов, которые указаны в его свидетельстве либо конкретно, либо по своей принадлежности к общему виду;

283. Обладатель свидетельства инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов осуществляет права в соответствии с требованиями пункта 282 при условии, что:

1) 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;

2) 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.

284. ОГА КР 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.

285. Обладатель свидетельства инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов осуществляет права только в отношении:

1) БПЛА и соответствующей линии С2, которые указываются в свидетельстве, или по принадлежности к общему типу, после соответствующей проверки знаний и прохождения практической подготовки в области технического обслуживания БПЛА и

соответствующей системы линии С2.

286. Если ОГА КР даёт разрешение утверждённой организации по техническому обслуживанию назначать персонал, не имеющий свидетельств, для осуществления прав, предусмотренных в пункте 285, то назначенное лицо отвечает требованиям пункта 281, предъявляемым при выдаче свидетельства.

### **§ 3. Категории квалификационных отметок, выдаваемых инженерно-техническому персоналу**

287. Категория А. Владелец свидетельства инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов для получения квалификационных отметок категории «А»:

- 1) понимает теоретические основы предмета;
- 2) умеет давать общее описание предмета, используя, если применимо, типовые примеры;
- 3) умеет читать и понимает документы, чертежи и схемы, описывающие предмет;
- 4) умеет применять свои знания на практике, используя детализированные процедуры;
- 5) демонстрирует знания в запрашиваемых областях деятельности;
- 6) имеет опыт работы не менее шести месяцев.

288. Категория В1-В2. Владелец свидетельства инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов для получения квалификационных отметок категории «В1» и «В2»:

- 1) понимает теоретические и практические основы предмета;
- 2) умеет давать общее описание предмета, используя, если применимо, типовые примеры;
- 3) умеет читать и понимает документы, чертежи и схемы, описывающие предмет;
- 4) умеет применять свои знания на практике, используя детализированные процедуры;
- 5) демонстрирует знания в запрашиваемых областях деятельности;
- 6) умеет искать неисправности ВС и устранять их.

289. Категория С. Владелец свидетельства инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов для получения квалификационной отметки «С»:

- 1) знает теорию предмета и взаимные связи с другими предметами;
- 2) умеет давать детальное описание предмета, используя теоретическую основу и примеры;
- 3) понимает и использует математические формулы, относящиеся к предмету;
- 4) умеет читать, понимает и готовит простые чертежи и схемы,

описывающие предмет;

5) умеет применять свои знания на практике, используя эксплуатационную документацию;

6) умеет интерпретировать результаты из различных источников и измерений и применяет корректирующие действия, если требуется;

7) имеет опыт работы не менее пяти лет.

290. Разделение категорий. Обладатель свидетельства инженерно-технического персонала по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов:

1) с квалификационной отметкой «А» может выполнять функции по оперативному техническому обслуживанию и устранению простых дефектов в пределах ограничений на специфические виды работ, а также может подписывать документы о проведенных им работах;

2) с квалификационной отметкой «В1» может выполнять функции по техническому обслуживанию и ремонту воздушного судна, включая обслуживание и замену агрегатов его планера, силовой установки и элементов его систем, замену блоков электрической системы, приборного и радиоэлектронного оборудования, требующих простого тестирования для проверки их исправности, а также функции соответствующей квалификационной отметки «А», может подписывать документы о проведенных работах, включая свидетельство о выполнении оперативного/линейного технического обслуживания (CRS);

3) с квалификационной отметкой «В2» может выполнять функции по обслуживанию электрических систем, приборного и радиоэлектронного оборудования, замену блоков электрической системы, приборного и радиоэлектронного оборудования, требующих более глубокого и сложного тестирования для проверки их исправности, а также подписывать документ о проведенных работах;

4) с квалификационной отметкой «С» может подписывать свидетельство о выполнении периодического/базового технического обслуживания воздушного судна;

5) с квалификационной отметкой «В1\*ла» может выполнять функции по техническому обслуживанию и ремонту лёгких воздушных судов максимальной взлётной массой до 5700 кг, которые не задействованы в коммерческих воздушных перевозках, а также подписывать документы о выполненных работах;

6) с квалификационной отметкой «А\*сла» может выполнять функции по обслуживанию сверхлёгких воздушных судов максимальной взлётной массой до 750 кг, а также подписывать документы о выполненных работах, включая свидетельство о выполнении технического обслуживания;

291. В квалификационных отметках «А», «В1», «В2» и «С» указывается тип воздушного судна, в отношении которого обладатель свидетельства может осуществлять свои функции.

#### **§ 4. Свидетельство диспетчера управления воздушным движением – студента**

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

293. ОГА КР не разрешает диспетчеру управления воздушного движения – студенту, не имеющему действующего медицинского заключения третьего класса, проходить подготовку в эксплуатационных условиях.

#### **§ 5. Свидетельство диспетчера УВД**

294. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства:

- 1) кандидат не моложе 21 года;
- 2) кандидат продемонстрировал знания на уровне, соответствующем требованиям обладателя свидетельства диспетчера УВД, по крайней мере, в следующих областях:
  - а) воздушное право:
    - правила и положения, касающиеся диспетчера УВД;
    - принципы использования и ограничения оборудования, применяемого в обслуживании воздушного движения или УВД;
  - б) общие знания:
    - принципы полёта;
    - принципы эксплуатации и функционирования воздушных судов и БПЛА, двигателей и систем;
    - характеристики воздушных судов, имеющие отношение к деятельности УВД;
  - в) возможности человека:
    - возможности человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок КУО;
  - г) метеорология:
    - авиационная метеорология;
    - применение и понимание метеорологической документации и информации;
      - возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на выполнение полётов и их безопасность;
      - измерение высоты;
  - д) навигация:
    - принципы воздушной навигации;
    - ограничения и точность навигационных систем и визуальных средств.
  - е) эксплуатационные правила:
    - процедуры УВД, связи, радиотелефонии и обмена фразеологией (штатные, нештатные и аварийные);

- использование соответствующей авиационной документации;
  - практические методы обеспечения безопасности полёта;
- 3) кандидат успешно завершил курс утверждённой подготовки и продемонстрировал требуемую компетентность. Не менее 3 месяцев успешно занимался практическим управлением воздушным движением под контролем инструктора обучения диспетчеров УВД на рабочем месте (ОЖТ). Требования к опыту работы, установленные в пунктах 296-301 для получения квалификационных отметок диспетчера УВД, могут быть засчитаны в качестве части опыта, установленного в настоящем пункте;
- 4) для получения квалификационных отметок, может быть засчитан в качестве части опыта, требуемого в настоящем пункте;
- 5) инструктор обучения диспетчеров УВД на рабочем месте имеет соответствующую квалификационную отметку и надлежащим образом аттестован для выполнения функций инструктора обучения диспетчеров УВД;
- 6) кандидат имеет действующее медицинское заключение третьего класса.

## **§ 6. Прекращение действия прав обладателей свидетельства диспетчера УВД, достигших 65-летнего возраста**

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

## **§ 7. Квалификационные отметки диспетчера УВД**

296. Квалификационные отметки диспетчера УВД включают следующие виды отметок:

- 1) отметка диспетчера аэродрома;
- 2) отметка диспетчера процедурного контроля подхода;
- 3) отметка диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения;
- 4) отметка диспетчера процедурного контроля района УВД;
- 5) отметка диспетчера контроля района УВД с использованием средств наблюдения;
- 6) отметка диспетчера-инструктора.

297. Требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки диспетчера УВД:

- 1) кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, в областях в той степени, в какой они затрагивают круг служебных обязанностей:
  - а) *квалификационная отметка диспетчера аэродрома:*
    - генеральный план аэродрома;

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

*б) квалификационные отметки диспетчера процедурного контроля подхода и диспетчера процедурного контроля района УВД:*

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

*в) квалификационные отметки диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения и диспетчера контроля района УВД с использованием средств наблюдения:* кандидат отвечает требованиям, в степени, затрагивающей служебные обязанности, и демонстрирует уровень знаний, соответствующий предоставляемым правилам, по крайней мере в следующих дополнительных областях:

- принципы, использование и ограничения систем наблюдения ОВД и связанного с ними оборудования;
- процедуры предоставления обслуживания воздушного движения на основе наблюдения, при необходимости, включая правила выдерживания соответствующей высоты полёта над местностью;

2) кандидат успешно закончил курс подготовки по утверждённой программе;

3) кандидат продемонстрировал требуемую компетенцию, обеспечивая под руководством инструктора обучения диспетчеров управления воздушным движением (УВД) на рабочем месте (ОЛТ) выполнение одной или более из перечисленных ниже функций:

- *в отношении квалификационной отметки диспетчера аэродрома или диспетчера полетно-информационного обслуживания:* аэродромное

диспетчерское обслуживание в течение не менее 90 часов или одного месяца, в зависимости от того, что наступит позднее, в подразделении, в отношении которого запрашивается данная отметка;

– в отношении квалификационной отметки диспетчера процедурного контроля подхода, диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения, диспетчера процедурного контроля района УВД или диспетчера контроля района УВД с использованием средств наблюдения: диспетчерское обслуживание, в отношении которого запрашивается данная отметка, в течение не менее 180 часов или 3 месяцев, в зависимости от того, что наступит позднее, в подразделении, в отношении которого запрашивается квалификационная отметка;

4) если права квалификационной отметки диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения включают работу с обзорным радиолокатором подхода, то указанный опыт работы включает обеспечение не менее 25 заходов на посадку по индикатору кругового обзора с использованием оборудования обзора такого типа, который применяется в подразделении, в отношении которого запрашивается квалификационная отметка, и под руководством инструктора обучения диспетчеров УВД на рабочем месте (ОЛТ);

5) заявление о внесении квалификационной отметки подается в течение 6 месяцев после окончания периода получения опыта;

6) если кандидат уже имеет квалификационную отметку диспетчера УВД другой категории или ту же самую квалификационную отметку в другом подразделении, ОГА КР определяет возможность и, при положительном решении, степень снижения требований к опыту;

7) если одновременно запрашиваются две квалификационные отметки, ОГА КР определяет требования на основе наиболее жёстких из требований, установленных для каждой из запрашиваемых квалификационных отметок;

8) кандидат продемонстрировал навыки принятия решений и выполнения обязанностей, необходимых для обеспечения безопасного, организованного и эффективного диспетчерского обслуживания на уровне, соответствующем предоставляемым полномочиям, включая распознавание и контроль потенциальных угроз и ошибок.

298. При соблюдении требований, указанных в пунктах 63-80 и 90-95, обладатель свидетельства диспетчера УВД с одной или несколькими из нижеследующих квалификационных отметок имеет следующие права:

1) *квалификационная отметка диспетчера аэродрома*: обеспечивать или контролировать обеспечение аэродромного диспетчерского обслуживания на том аэродроме, по которому аттестован данный обладатель свидетельства;

2) *квалификационная отметка диспетчера процедурного контроля подхода*: обеспечивать или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода на аэродроме или аэродромах, по которым

аттестован данный обладатель свидетельства, в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, находящегося под юрисдикцией диспетчерского органа, обеспечивающего диспетчерское обслуживание подхода;

3) *квалификационная отметка диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения*: обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием соответствующих систем наблюдения УВД на аэродроме или аэродромах, по которым аттестован данный обладатель свидетельства, в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, находящегося под юрисдикцией диспетчерского органа, обеспечивающего диспетчерское обслуживание подхода;

4) *квалификационная отметка диспетчера полетно-информационного обслуживания*: обеспечивать полетно-информационное обслуживание на аэродроме или аэродромах, по которым аттестован данный обладатель свидетельства или в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, находящегося под юрисдикцией диспетчерского органа, обеспечивающего полетно-информационное обслуживание в выделенной зоне ответственности.

5) *квалификационная отметка диспетчера посадочного радиолокатора*: обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием посадочного радиолокатора на аэродроме, по которому аттестован данный обладатель свидетельства;

6) *квалификационная отметка диспетчера процедурного контроля района УВД*: обеспечивать и/или контролировать обеспечение районного диспетчерского обслуживания в пределах диспетчерского района или части этого диспетчерского района, по которому аттестован данный обладатель свидетельства;

7) *квалификационная отметка диспетчера контроля района УВД с использованием средств наблюдения*: обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания района УВД с использованием системы наблюдения УВД в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, по которому аттестован данный обладатель свидетельства.

299. ОГА КР, выдавшее свидетельство диспетчера УВД, запрещает его обладателю проводить подготовку персонала в эксплуатационных условиях без получения соответствующего разрешения от ОГА КР.

300. Квалификационная отметка утрачивает силу, если диспетчер УВД 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.

301. Сроки действия квалификационных отметок определяются ОГА КР.

## § 8. Свидетельство сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера

302. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства:

- 1) кандидат не моложе 21 года;
- 2) кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства сотрудника по обеспечению полётов, по крайней мере, в следующих областях:
  - а) воздушное право:
    - правила и положения, касающиеся обеспечения полётов и обладателя свидетельства сотрудника по обеспечению полётов;
    - соответствующие правила и процедуры обслуживания воздушного движения;
  - б) общие знания по воздушным судам:
    - принципы работы двигателей самолётов, систем и приборного оборудования;
    - эксплуатационные ограничения самолётов и двигателей;
    - перечень минимального оборудования и перечень отклонений от конфигурации;
  - в) расчёт лётных характеристик, процедуры планирования и загрузка:
    - влияние загрузки и распределения массы на лётно-технические характеристики воздушных судов;
    - расчёты массы и центровки;
    - оперативное планирование полёта; расчёты расхода топлива и продолжительности полёта по топливу; процедуры выбора запасного аэропорта; управление крейсерским полётом по маршруту; увеличенная дальность полёта;
    - взлётные характеристики, включая критерии и ограничения по длине взлётно-посадочной полосы, набору высоты и пролёту препятствий;
    - характеристики полёта в крейсерском режиме, включая минимальные абсолютные высоты, планирование сценариев декомпрессии/отказа двигателя/полёта с выпущенными шасси;
    - посадочные характеристики, включая критерии и ограничения по заходу на посадку, набору высоты и длине взлётно-посадочной полосы;
    - подготовка и представление планов полёта для целей ОВД;
    - основные принципы систем планирования с помощью компьютеров;
  - г) возможности человека:
    - возможности человека применительно к обязанностям сотрудника по обеспечению полётов, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;
  - д) метеорология:
    - авиационная метеорология: перемещение областей низкого и

высокого давления; структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия взлёта, полёта по маршруту и посадки;

– понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; коды и сокращения;

– правила получения и использование метеорологической информации;

е) навигация:

– принципы воздушной навигации и особенно правила выполнения полёта по приборам;

ж) эксплуатационные правила:

– пользование аэронавигационной документацией и стандартными эксплуатационными правилами;

– эксплуатационные процедуры перевозки обычных и опасных грузов;

– процедуры, касающиеся авиационных происшествий и инцидентов; правила полётов в аварийной ситуации;

– процедуры, связанные с актами незаконного вмешательства и диверсиями в отношении воздушных судов;

з) принципы полёта:

– принципы полёта, относящиеся к соответствующей категории воздушного судна;

и) радиосвязь:

– правила ведения связи с воздушными судами и соответствующими наземными станциями.

3) кандидат проработал в общей сложности два года на какой-либо одной или нескольких (в любом сочетании) должностях при условии, что при любом сочетании опыта период работы в любой из перечисленных ниже должностей составляет не менее одного года:

а) член лётного экипажа воздушного судна транспортной авиации; или

б) метеоролог в организации, обеспечивающей полёты воздушных судов транспортной авиации; или

в) диспетчер УВД или технический руководитель сотрудников по обеспечению полётов или службы производства полётов воздушных судов транспортной авиации; или

г) проработал по крайней мере один год в качестве сотрудника, оказывающего помощь в обслуживании полётов воздушных судов транспортной авиации; или

д) успешно закончил курс подготовки по утверждённой программе;

4) кандидат проработал под наблюдением сотрудника по обеспечению полётов не менее 90 рабочих дней на протяжении 6 месяцев непосредственно перед подачей заявления;

5) кандидат продемонстрировал свою способность:

а) идентифицировать и получать аэронавигационные данные и другую информацию, имеющие отношение к анализу эксплуатационных ситуаций и рисков;

б) идентифицировать и оценивать факторы риска и возможные последствия для выполнения полёта;

в) идентифицировать и оценивать действия с учётом рисков, влияющих на безопасность и регулярность полётов;

г) определять надлежащий порядок действий, определённых в руководствах по производству полётов;

д) применять соответствующие стандартные и нестандартные процедуры, установленные в руководстве по производству полётов, для планирования, продолжения, изменения маршрута или прекращения полёта с учётом безопасности воздушного судна, регулярности и рентабельности полётов;

е) производить приемлемые анализы погоды;

ж) проведение инструктажей об условиях погоды по воздушной трассе;

з) идентифицировать и применять эксплуатационные ограничения и минимумы с учётом погодных условий, состояния воздушного судна и соответствующих навигационных процедур;

и) определять оптимальный маршрут полёта и готовить точные, заполненные от руки и/или с помощью компьютера планы полётов;

к) обеспечивать оперативный контроль и помощь в расчётах маршрута полёта в неблагоприятных метеорологических условиях;

л) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибок.

303. При соблюдении требований, изложенных в пунктах 63-76, обладатель свидетельства сотрудника по обеспечению полётов имеет право выполнять свои функции, при соответствии требованиям, установленным в АПКР-6.

## **§ 9. Свидетельство метеорологического персонала**

304. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельств метеорологическому персоналу, определяются Положением, утверждённым ОГА КР.

## **Глава 6. Требования к свидетельствам, выдаваемым авиационному персоналу**

### **§ 1. Общие положения**

305. Свидетельства, выданные ОГА КР авиационному персоналу, соответствуют следующим требованиям:

1) свидетельства изготавливаются на высококачественной бумаге или другом подходящем материале, включая пластиковые карточки; или

2) допускается использование электронных свидетельств, отображаемых на автономных мобильных электронных устройствах;

3) свидетельство содержит, когда это применимо, сведения о действующем медицинском заключении с указанием его класса, срока действия и установленных медицинских ограничений, определенных ОГА КР.

306. ОГА КР, выдающий свидетельства, обеспечивает, чтобы другие государства могли легко определить права, предоставляемые свидетельствами, и срок действия квалификационных отметок.

### **§ 2. Требования в отношении свидетельств, выданных на бумаге или подходящем материале, включая пластиковые карточки**

307. Свидетельство, выдаваемое на бумаге или другом подходящем материале, включая пластиковые карточки, содержит 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.

308. Требования к материалу:

1) используется первосортная бумага или другой подходящий материал, включая пластиковые карточки. Текст, указанный в пункте 307, печатается разборчиво;

2) 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, исключаящую подделку. В качестве дополнительного элемента для визуального контроля подлинности используется защитная голограмма. Запрещается прodelьвание отверстий в свидетельстве для ношения.

309. 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  $-10^{\circ}\text{C}$  до  $+50^{\circ}\text{C}$ , а также не теряет своей прочности при хранении в температурных пределах от  $-35^{\circ}\text{C}$  до  $+80^{\circ}\text{C}$ ;

– свидетельство не теряет своей прочности в условиях относительной влажности воздуха от 5% до 95% при температуре  $+25^{\circ}\text{C}$ .

310. Свидетельство в общей компоновке имеет специальные зоны обязательной информации.

311. 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).

312. 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, название государства, выдавшего разрешение, срок действия разрешения и любых ограничений или лимитов, которые могут быть установлены.

313. Расположение пунктов:

1) заголовки пунктов в свидетельстве единообразно пронумеровываются римскими цифрами, как указано в пункте 307, чтобы в каждом свидетельстве номер при любом расположении относился к одному и тому же заголовку пункта;

2) заголовки пунктов располагаются в порядке, определённом ОГА КР.

### **§ 3. Требования в отношении электронных свидетельств авиационного персонала**

314. Информация, указанная в свидетельствах, воспроизводит информацию, содержащуюся в электронных записях ОГА КР, а также содержит стандартную форму в соответствии с Приложением 10.

315. Свидетельство имеет цифровую подпись выдавшего свидетельство должностного лица ОГА КР, и в нем указываются самая последняя дата и время выдачи.

316. Цифровые подписи на свидетельствах соответствуют признанным международным стандартам и имеют соответствующий уровень защиты.

317. Требования к носителю (материалу):

1) сведения, указанные в свидетельстве, выводятся на автономные мобильные электронные устройства визуального отображения информации;

2) отображаемое изображение свидетельства содержит соответствующие активные защитные элементы, отличающие его от статического изображения.

318. Язык: свидетельство включает аббревиатуру «ICAO» в качестве гиперссылки на электронное отображение свидетельства на английском языке в соответствии с формой, приведённой в Приложении 10.

319. Расположение пунктов: видимое изображение свидетельства воспроизводит формулировки и расположение пунктов на английском языке в соответствии с формой, приведённой в Приложении 10.

320. Онлайн-овая и оффлайн-овая проверка:

1) подлинность и действительность свидетельства проверяются электронным способом в режиме онлайн при наличии подключения к Интернету;

2) 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.

321. Дополнительная вспомогательная информация, включаемая в раздел, соответствует форме, приведённой в Приложении 10.

## Глава 7. Медицинские положения при выдаче свидетельств

### § 1. Классы медицинских заключений

322. Медицинские заключения первого класса применяются к кандидатам и обладателям:

- 1) свидетельств пилота коммерческой авиации (самолёт, дирижабль, вертолёт и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
- 2) свидетельств пилота многочленного экипажа;
- 3) свидетельств линейного пилота (самолёт, вертолёт и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы).

323. Медицинское заключение второго класса применяется к кандидатам и обладателям:

- 1) свидетельств штурмана;
- 2) свидетельств бортинженера;
- 3) свидетельств бортмеханика;
- 4) свидетельств бортрадиста;
- 5) свидетельств пилота - любителя (самолёт, дирижабль, вертолёт и воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
- 6) свидетельств пилота - планериста;
- 7) свидетельств пилота свободного аэростата.

324. Медицинское заключение третьего класса применяется к кандидатам и обладателям:

- 1) свидетельств диспетчера УВД;
- 2) свидетельств внешнего пилота.

325. Кандидат на получение медицинского заключения представляет членам врачебной комиссии заверенное им заявление относительно личного анамнеза.

326. Кандидат предупреждается о необходимости указывать как можно более полно и точно сведения.

327. Критерии годности по состоянию здоровья, при возобновлении медицинского заключения, не отличаются от критериев при первоначальном заключении, за исключением конкретно оговорённых случаев.

328. Периоды между очередными медицинскими освидетельствованиями для возобновления медицинского заключения указаны в пункте 70.

### § 2. Требования к медицинскому заключению

329. Кандидат на получение медицинского заключения, выдаваемого в соответствии с условиями пункта 40, проходит медицинское освидетельствование с учетом:

- 1) физического и психического состояния;

- 2) зрительного восприятия и цветоощущения;
- 3) слуха.

### **§ 3. Требования к физическому и психическому состоянию здоровья**

330. Кандидат на получение медицинского заключения любого класса не имеет:

- 1) врождённых или приобретённых аномалий; или
- 2) активной, скрытой, острой или хронической неспособности; или
- 3) ран, телесных повреждений или последствий операции; или
- 4) последствий или побочного эффекта от приёма прописанных врачом или имеющихся в открытой продаже терапевтических, диагностических или профилактических медикаментов,
- 5) последствий или побочного эффекта от приёма лечебных средств из трав и альтернативных методов лечения, которые вызывают такую степень функциональной нетрудоспособности, что привело бы к нарушению безопасности полётов или безопасности при осуществлении обязанностей.

### **§ 4. Требования к проверке остроты зрения**

331. Для оценки остроты зрения принимается следующее:

- 1) проверка остроты зрения проводится в условиях с уровнем освещённости, соответствующей освещённости обычного помещения (30–60 кд/м<sup>2</sup>);
- 2) острота зрения измеряется посредством серии колец Ландольта или аналогичных опто типов, размещаемых на расстоянии от кандидата в зависимости от принятого способа проверки.

### **§ 5. Требования к цветоощущению:**

332. ОГА КР признаёт способы проверки, которые гарантируют надёжность проверки цветоощущения.

333. Кандидат демонстрирует способности свободно различать те цвета, ощущение которых необходимо для безопасного выполнения обязанностей;

334. У кандидата проверяется способность правильного распознавания серии псевдоизохроматических таблиц при естественном или искусственном освещении одной и той же цветовой температуры, как, например, температура, обеспечиваемая стандартными излучениями МКОС или D65, предписываемыми Международной комиссией по освещению.

335. Кандидат, получивший удовлетворительную оценку согласно требованиям настоящего параграфа, признается годным. Кандидат, не получивший удовлетворительной оценки при такой проверке, признается негодным, если он не в состоянии легко различать цвета и правильно

опознавать авиационные цветные огни. Кандидаты, не отвечающие этим критериям, признаются негодными, за исключением медицинского заключения второго класса со следующим ограничением - действительно только для полётов в дневное время.

336. Солнцезащитные очки, используемые при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством или квалификационной отметкой, не создают эффекта поляризации и имеют нейтральную тонировку серого цвета.

## **§ 6. Требования к проверке слуха**

337. ОГА КР признаёт к использованию такие методы обследования, которые гарантируют достоверную проверку слуха.

338. Кандидаты демонстрируют остроту слуха, достаточную для безопасного осуществления прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

339. Кандидаты на получение медицинских заключений первого класса обследуются с помощью чистотонального аудиометра при первом получении заключения и не реже одного раза в пять лет до достижения возраста 40 лет, а затем не реже одного раза в два года; в качестве альтернативы могут применяться другие методы, позволяющие получить аналогичные результаты.

340. 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.

341. При медицинских освидетельствованиях, помимо упомянутых в пунктах 339, 340, когда не проводится аудиометрия, кандидаты проходят проверку с использованием речи шепотом и разговорной речи в тихой комнате;

Примечание 1. Опорной нулевой точкой для калибровки аудиометров чистого тона является точка, указанная в стандартах действующего издания документа «Методы аудиометрической проверки» Международной организации по стандартизации (ИСО).

Примечание 2. Для целей проверки слуха в соответствии с действующими требованиями тихой комнатой является комната, в которой интенсивность постороннего шума составляет менее 35 дБ (А).

Примечание 3. Для целей проверки слуха в соответствии с действующими требованиями интенсивность звука при средней разговорной речи на расстоянии 1 м от источника звука составляет с. 60 дБ (А), а если говорят шёпотом, то с. 45 дБ(А). На расстоянии 2 м от говорящего интенсивность звука на 6 дБ (А) ниже.

342. Освидетельствование кандидатов, использующих слуховые аппараты, осуществляется в соответствии с документом, утвержденным ОГА КР.

## **§ 7. Медицинское заключение первого класса: выдача и возобновление заключения**

343. 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.

344. При отсутствии ограничений обладатели свидетельств:

- пилота коммерческой авиации (самолёт, дирижабль, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы);
- пилота многочленного экипажа (самолёт);
- линейного пилота (самолёт, вертолёт или воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы)

возобновляют медицинские заключения первого класса с интервалами, не превышающими интервалы, указанные в пункте 70.

345. Если ОГА КР удовлетворен соответствием требованиям параграфов 8-10 данной главы и общим положениям о медицинских заключениях и требованиям к этим заключениям, кандидату выдается медицинское заключение первого класса.

## **§ 8. Медицинское заключение первого класса: требования к физическому и психическому состоянию здоровья**

346. У кандидата нет заболевания или ограничения трудоспособности, которое могло бы привести к внезапной потере способности безопасно управлять воздушным судном или безопасно выполнять порученные обязанности.

347. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

- 1) органического психического расстройства;
- 2) психического или поведенческого расстройства, вызванного употреблением психоактивных веществ; это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ;
- 3) шизофрении или шизотипического или бредового расстройства;
- 4) аффективного расстройства;
- 5) невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства;
- 6) поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами;
- 7) расстройства взрослой личности или поведения, особенно если

оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях;

8) умственной отсталости;

9) расстройства психического развития;

10) расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности; или

11) психического расстройства, которые могут привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые ему запрашиваемым или имеющимся свидетельством.

Примечание. Психические и поведенческие расстройства определяются в соответствии с клиническими описаниями и диагностическими рекомендациями Всемирной организации здравоохранения.

348. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

1) прогрессирующего или непрогрессирующего заболевания нервной системы, которое препятствует безопасному осуществлению прав, предоставляемых свидетельством и квалификационными отметками;

2) эпилепсии; или

3) случаев потери сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.

349. У кандидата не было травм головы, последствия которых могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

350. У кандидата нет каких-либо врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых свидетельством и квалификационными отметками.

351. 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.

352. 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.

353. Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения:

1) электрокардиография проводится при переосвидетельствовании

кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в год;

2) цель регулярного электрокардиографического обследования заключается в выявлении заболеваний. Однако результаты этого обследования не являются достаточным основанием для признания кандидата непригодным без дальнейшего тщательного изучения сердечно-сосудистой системы.

354. Систолическое и диастолическое давление крови находится в пределах нормы.

355. 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.

356. Кровеносная система не имеет никаких серьезных функциональных или структурных отклонений от нормы.

357. 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.

358. Кандидаты с хроническим обструктивным заболеванием легких считаются непригодными, за исключением случаев, когда их состояние было обследовано и признано, что оно не препятствует безопасному выполнению обязанностей, предусмотренных их свидетельством или квалификационными отметками.

359. Кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях, считаются непригодными.

360. 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.

361. Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.

362. Кандидаты с неактивными или излеченными легочными заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, могут быть признаны годными.

363. Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.

364. Кандидаты не имеют таких признаков грыжи, которые могут привести к потере работоспособности.

365. 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.

366. 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.

367. 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.

368. Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом считаются непригодными.

369. 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.

370. Кандидаты с заболеваниями крови и/или лимфатической системы считаются непригодными, за исключением случаев, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не может препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками; наличие серповидных клеток и других гемоглобинопатных признаков, не препятствует признанию кандидата пригодным.

371. 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.

372. Анализ мочи является частью медицинского освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом исследуются.

373. 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.

374. Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.

375. 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.

376. Беременные кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда в результате акушерского обследования и постоянного медицинского наблюдения установлена неосложненная беременность малой степени риска.

377. 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.

378. 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.

379. 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.

380. У кандидата не наблюдается:

- 1) расстройства вестибулярной функции;
- 2) значительной дисфункции евстахиевых труб;
- 3) неизлеченного прободения барабанных перепонки;

381. Одиночное сухое прободение барабанной перепонки не является основанием для признания кандидата непригодным.

382. 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.

383. Кандидаты, страдающие серьезным заиканием или другими дефектами речи, что препятствуют при ведении речевой связи, считаются непригодными.

## **§ 9. Медицинское заключение первого класса: требования к зрительному восприятию**

384. Глаза и их придатки в пределах нормы. У кандидата нет острых или хронических патологических нарушений зрения, или каких-либо последствий хирургического вмешательства, или травмы глаз или их придатков, которые могут ослабить зрительную функцию и будут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

385. Острота зрения на большое расстояние с коррекцией или без таковой составляет 6/9 или выше на каждый глаз в отдельности, а острота бинокулярного зрения составляет 6/6 или выше. Никакие пределы не устанавливаются в отношении остроты нескорректированного зрения. Если такая острота зрения достигается только с помощью корригирующих линз, кандидат признаётся годным при условии, что:

1) такие корригирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых запрашиваемыми или имеющимися свидетельством или квалификационными отметками;

2) кроме того, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.

386. Если кандидат не соответствует положениям пункта 385, 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:

- 1) существенное снижение остроты зрения без коррекции;
- 2) снижение остроты максимально скорректированного зрения любой степени;
- 3) глазные заболевания;
- 4) повреждения глаз;
- 5) глазная хирургия.

387. Для удовлетворения требованиям пункта 385, разрешается использование контактных линз при условии, что:

- а) линзы являются монофокальными и без тонировки;
- б) линзы являются достаточно толерантными;
- в) при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.

Примечание. Кандидатам, использующим контактные линзы, не требуется измерять остроту нескорректированного зрения при повторных обследованиях, если имеется информация о назначенных им контактных линзах.

388. 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.

389. Кандидатам, у которых острота нескорректированного зрения на большое расстояние на каждый глаз ниже 6/60, требуется представлять результаты полного офтальмологического обследования до получения первого медицинского заключения и в последующем раз в пять лет.

Примечание. Цель требуемого офтальмологического обследования заключается в том, чтобы 1) убедиться в нормальных зрительных функциях и 2) выявить любые значительные патологические нарушения зрения.

390. 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.

391. Кандидат, использующий корректирующие линзы в соответствии с пунктом 385, 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 385. Если такая коррекция не предписана, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков для зрения на близкое расстояние. Если требуется коррекция зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что ему достаточно одной пары очков для выполнения требований как для дальнего, так и для близкого зрения.

Примечание 1. Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия вышеуказанному требованию, могут понадобиться линзы без верхней полусферы, бифокальные или многофокальные линзы. Эти линзы позволяют читать показания приборов и карту или руководство, находящееся в руках, а также смотреть на большое расстояние через лобовое стекло, не снимая очков. Унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние (очки с линзами одной оптической силы, используемые для чтения) значительно снижает остроту зрения на большое расстояние и поэтому не разрешается.

Примечание 2. Если кандидату требуется получить или заменить корректирующие линзы, он сообщает специалисту по определению недостатков рефракции глаз и подбору очков расстояния, необходимые для считывания показаний приборов в кабине экипажа тех типов воздушных судов, на которых кандидату предстоит летать.

392. Если в соответствии с требованиями пункта 391 требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.

393. Кандидат имеет нормальное поле зрения.

394. У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение. Снижение остроты бинокулярного зрения, аномальная конвергенция, не нарушающая зрение на близкое расстояние, и несоосность линз, при которой фузионные характеристики исключают астенопию и диплопию, не являются причиной для дисквалификации.

## **§ 10. Медицинское заключение первого класса: требования к слуху**

395. 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.

396. Кандидат с потерей слуха, превышающей указанные выше нормы, признаётся годным при условии, что он имеет нормальную остроту слуха при шумовом фоне, воспроизводящем или имитирующем обычный шум в кабине воздушного судна, который накладывается на речь и сигналы радиомаяков.

Примечание 1. Важно, чтобы шумовой фон был характерным для шума в кабине воздушного судна того типа, в отношении которого действуют свидетельство и квалификационные отметки кандидата.

Примечание 2. В речевом материале для теста в условиях шума обычно используются как авиационные тексты, так и фонетически сбалансированные слова.

397. В качестве альтернативы можно проводить практическую проверку слуха в полете в кабине экипажа воздушного судна того типа, в отношении которого действуют свидетельство и квалификационные отметки кандидата.

## **§ 11. Медицинское заключение второго класса: выдача и возобновление заключения**

398. 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.

399. При отсутствии других указаний в параграфах 12-14 данной главы обладатели свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства пилота-планериста, свидетельства пилота свободного аэростата, свидетельства бортинженера или свидетельства штурмана

возобновляют медицинские заключения второго класса с интервалами, не превышающими интервалы, указанные в пункте 70.

400. Если ОГА КР удовлетворен соответствием требованиям параграфов 12-14 данной главы и общим положениям о медицинских заключениях и требованиям к этим заключениям, кандидату выдается медицинское заключение второго класса.

## **§ 12. Медицинское заключение второго класса: требования к физическому и психическому состоянию здоровья**

401. 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.

402. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

- 1) органического психического расстройства;
- 2) психического или поведенческого расстройства, вызванного употреблением психоактивных веществ, это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ;
- 3) шизофрении или шизотипического или бредового расстройства;
- 4) аффективного расстройства;
- 5) невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства;
- 6) поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами;
- 7) расстройства взрослой личности или поведения, особенно если оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях;
- 8) умственной отсталости;
- 9) расстройства психического развития;
- 10) расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности;
- 11) психического расстройства, которые могут привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые ему запрашиваемым или имеющимся свидетельством.

403. У кандидата не зарегистрированы в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

- 1) любого прогрессирующего или непрогрессирующего заболевания нервной системы, которое может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками;
- 2) эпилепсии;
- 3) любого нарушения сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.

404. У кандидата не было травм головы, последствия которых могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

405. У кандидата нет никаких врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, которые могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

406. Кандидат, который перенес операцию хирургического замещения коронарной артерии или ангиопластику (со стентом или без него) либо другую операцию на сердце, или в истории болезни зарегистрирован инфаркт миокарда, или имеет другое кардиологическое заболевание, которое может привести к утрате работоспособности, считается непригодным, кроме случаев, когда кардиологическое состояние кандидата обследовалось и было признано, что оно не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

407. Кандидат с сердечной аритмией считается непригодным, кроме случаев, когда сердечная аритмия обследовалась и оценивалась в соответствии с надлежащей медицинской практикой и было признано, что она не может препятствовать безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

408. Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения кандидатам старше 40 лет;

409. Электрокардиография проводится при переосвидетельствовании кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в два года.

410. Систолическое и диастолическое давление крови в пределах нормы.

411. 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.

412. Кровеносная система не имеет никаких серьезных функциональных или структурных отклонений от нормы.

413. 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.

414. 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.

415. Кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях, считаются непригодными.

416. 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.

417. Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.

418. Кандидаты с неактивными или излеченными легочными заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, считаются годными.

419. Кандидаты не имеют признаков грыжи, которые могут привести к потере работоспособности.

420. Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.

421. 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.

422. Кандидат, перенесший серьезную хирургическую операцию на желчных протоках, органах пищеварительного тракта или его придатках, вызвавшую полное или частичное удаление либо функциональное нарушение одного из этих органов, считается непригодным до тех пор, пока медицинский эксперт, ознакомившийся с деталями операции, не вынесет заключение о том, что последствия операции не могут привести к потере работоспособности в полете.

423. 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.

424. Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом считаются непригодными.

425. 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.

426. Кандидаты с заболеваниями крови и/или лимфатической системы считаются непригодными, за исключением, когда в результате надлежащего обследования установлено, что их состояние не препятствует

безопасному осуществлению прав, предоставляемых их свидетельствами и квалификационными отметками.

Примечание. Наличие серповидных клеток и других гемоглобинопатных признаков, не препятствует признанию кандидата пригодным.

427. 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.

428. Анализ мочи является частью медицинского освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом исследуются.

429. 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.

430. Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.

431. 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.

432. Беременные кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда в результате акушерского обследования и постоянного медицинского наблюдения установлена неосложненная беременность малой степени риска.

433. 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.

434. 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.

435. 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.

436. У кандидата не наблюдается:

- 1) расстройства вестибулярной функции;
- 2) значительной дисфункции евстахиевых труб;
- 3) неизлеченного прободения барабанных перепонок.

437. Одинокое сухое прободение барабанной перепонки не является основанием для признания кандидата непригодным.

438. 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.

439. Кандидаты, страдающие серьезным заиканием или другими дефектами речи, достаточно серьезными для того, чтобы препятствовать ведению речевой связи, считаются непригодными.

### **§ 13. Медицинское заключение второго класса: требования к зрительному восприятию**

440. 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.

441. 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 некорректированного 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.

442. Если кандидат не отвечает требованиям пункта 441, ОГА КР требует представить результаты офтальмологического обследования. Острота зрения (некорректированного или скорректированного) измеряется и регистрируется при всех повторных обследованиях. Условия, требующие представления результатов офтальмологического обследования, включают:

- 1) существенное снижение остроты зрения без коррекции;

- 2) снижение в любой степени остроты максимально скорректированного зрения;
- 3) глазные заболевания;
- 4) повреждения глаз; или
- 5) глазную хирургию.

443. Для удовлетворения требованиям пункта 441, кандидаты могут использовать контактные линзы при условии, что:

- 1) линзы являются монофокальными и без тонировки;
- 2) линзы являются достаточно толерантными;
- 3) при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корректирующими линзами.

Примечание. Кандидатам, использующим контактные линзы, иногда не требуется при всех повторных исследованиях измерять остроту нескорректированного зрения, если имеются сведения о выписанных им контактных линзах.

444. 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.

445. 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.

446. Кандидат, использующий корректирующие линзы в соответствии с пунктом 441, обладает способностью чтения таблицы N5 или ее аналог на расстоянии, 30–50 см. Если это требование выполняется только при коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат признаётся годным при условии, что такая коррекция осуществляется дополнительно к уже предусмотренной коррекции линз очков в соответствии с пунктом 441. Если такая коррекция не требуется, кандидат всегда имеет при себе пару очков для зрения на близкое расстояние при осуществлении прав, предоставляемых его свидетельством. В случае необходимости коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что одной пары очков достаточно для выполнения требований, касающихся зрения на дальнее и близкое расстояния.

Примечание 1. Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия указанному выше требованию (пункт 446), могут потребоваться линзы без верхней полусферы, бифокальные или, возможно, многофокальные линзы, чтобы читать показания приборов и карту или руководство, находящееся в руках, а также, не снимая очков, смотреть на большое расстояние через лобовое стекло. Унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние (очки со сплошными линзами

одной оптической силы, используемые для чтения) значительно снижает остроту зрения на большое расстояние и поэтому не разрешается.

Примечание 2. Когда кандидату требуется получить или заменить корректирующие 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.

447. Если в соответствии с пунктом 446 требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.

448. Кандидат имеет нормальное поле зрения.

449. У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение.

450. Снижение остроты бинокулярного зрения, аномальная конвергенция, не нарушающая зрение на близкое расстояние, и несоосность линз, при которой фузионные характеристики исключают астиопию и диплопию, не являются причиной для дисквалификации.

#### **§ 14. Медицинское заключение второго класса: требования к слуху**

451. 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.

452. 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.

453. Пилоты-любители при выдаче квалификационной отметки о праве на полеты по приборам проходят проверку остроты слуха по медицинскому заключению первого класса.

#### **§ 15. Медицинское заключение третьего класса: выдача и возобновление заключений**

454. Кандидат на получение свидетельства диспетчера УВД или свидетельства внешнего пилота проходит первоначальное медицинское обследование для получения медицинского заключения третьего класса.

455. При отсутствии других указаний в данном разделе, обладатели свидетельств диспетчера УВД или свидетельства внешнего пилота возобновляют медицинские заключения третьего класса с интервалами, не превышающими интервалы, указанные в пункте 70.

456. Если ОГА КР удостоверится в соответствии требованиям параграфов 16-18 данной главы и положениями по медицинским заключениям и требованиям к ним, кандидату будет выдано медицинское заключение третьего класса.

## **§ 16. Медицинское заключение третьего класса: требования к физическому и психическому состоянию здоровья**

457. Кандидат не имеет какого-либо заболевания или ограничения трудоспособности, которое могло бы привести к внезапной потере этим кандидатом способности безопасно выполнять обязанности.

458. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

- 1) органического психического расстройства;
- 2) психического или поведенческого расстройства, вызванного употреблением психоактивных веществ; это включает синдром зависимости от алкоголя или других психоактивных веществ;
- 3) шизофрении, шизотипического или бредового расстройства;
- 4) аффективного расстройства;
- 5) невротического, связанного со стрессом или соматоформного расстройства;
- 6) поведенческого синдрома, связанного с физиологическими нарушениями или физическими факторами;
- 7) расстройства взрослой личности или поведения, особенно если оно проявляется в повторяющихся явно выраженных действиях;
- 8) умственной отсталости;
- 9) расстройства психического развития;
- 10) расстройства поведения или эмоционального расстройства, начавшегося в детстве или юности; или
- 11) психического расстройства, которые могут привести к неспособности кандидата безопасно осуществлять права, предоставляемые ему запрашиваемым или имеющимся свидетельством.

459. У кандидата не зарегистрировано в истории болезни или не установлено клиническим диагнозом:

- 1) какого-либо прогрессирующего или непрогрессирующего заболевания нервной системы, которое препятствует безопасному осуществлению кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками;
- 2) эпилепсии; или
- 3) любого нарушения сознания без удовлетворительного медицинского объяснения причины.

460. У кандидата не было травм головы, последствия которых могут препятствовать безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

461. У кандидата нет никаких врожденных или приобретенных нарушений сердечной деятельности, препятствующие безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством и квалификационными отметками.

462. Кандидат, который перенес 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 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.

463. 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.

464. Электрокардиография является частью обследования сердца при первоначальной выдаче медицинского заключения.

465. Электрокардиография проводится при переосвидетельствовании кандидатов старше 50 лет не реже одного раза в два года.

466. Систолическое и диастолическое давление крови в пределах нормы.

467. 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.

468. Кровеносная система не имеет никаких серьезных функциональных или структурных отклонений от нормы.

469. 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.

470. 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.

471. Считаются непригодными кандидаты с астмой, которая характеризуется существенными симптомами или может привести к потере трудоспособности во время работы в нормальных или аварийных условиях.

472. 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.

473. Кандидаты с активным туберкулезом легких считаются непригодными.

474. Кандидаты с неактивными или излеченными легочными заболеваниями, которые диагностировались или предположительно диагностировались как туберкулез, могут считаться годными.

475. Кандидаты со значительным нарушением функций желудочно-кишечного тракта или его придатков считаются непригодными.

476. 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.

477. 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.

478. Кандидаты с инсулинозависимым сахарным диабетом считаются непригодными.

479. 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.

480. 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.

481. 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.

482. Анализ мочи является частью медицинского освидетельствования, и отклонения от нормы надлежащим образом исследуются.

483. 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.

484. Кандидаты с удаленной почкой считаются непригодными, за исключением случаев стабильной компенсации.

485. Кандидаты с серопозитивной реакцией на ВИЧ считаются непригодными, кроме случаев, когда состояние кандидата было освидетельствовано в соответствии с надлежащей врачебной практикой и оценивается как не препятствующее безопасному осуществлению прав, предоставляемых его свидетельством или квалификационными отметками.

486. Беременные кандидаты считаются непригодными, кроме случаев, когда в результате акушерского обследования и постоянного медицинского наблюдения установлена неосложненная беременность малой степени риска.

487. 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.

488. 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.

489. 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.

490. 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.

491. Кандидаты, страдающие серьезным заиканием или другими дефектами речи, достаточно серьезными для того, чтобы препятствовать ведению речевой связи, считаются непригодными.

## **§ 17. Медицинское заключение третьего класса: требования к зрительному восприятию**

492. 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.

493. Острота зрения на большое расстояние с коррекцией или без таковой составляет 6/9 или выше на каждый глаз в отдельности, а острота

бинокулярного зрения составляет 6/6 или выше. Никакие пределы не устанавливаются в отношении остроты нескорректированного зрения. Если такая острота зрения достигается только с помощью корригирующих линз, кандидат признаётся годным при условии, что:

- 1) такие корригирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых запрашиваемыми или имеющимися свидетельством, или квалификационными отметками;
- 2) кроме того, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.

494. Если кандидат не соответствует требованиям пункта 493, 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.

495. Для соответствия требованиям пункта 494, кандидаты могут использовать контактные линзы при условии, что:

- 1) линзы являются монофокальными и без тонировки;
- 2) линзы являются достаточно толерантными;
- 3) при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.

Примечание. Кандидатам, использующим контактные линзы, не требуется при всех повторных исследованиях измерять остроту нескорректированного зрения, если имеются сведения о выписанных им контактных линзах.

496. 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.

497. Кандидаты, у которых острота нескорректированного зрения на дальнем расстоянии на каждый глаз ниже 6/60, представляют результаты полного офтальмологического обследования до получения первого медицинского заключения, и в последующем – раз в пять лет.

Примечание. Цель офтальмологического обследования заключается в том, чтобы: 1) убедиться в нормальных зрительных функциях и 2) выявить любые значительные патологические нарушения зрения.

498. 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.

499. Кандидат, использующий корригирующие линзы в соответствии с пунктом 494, читает таблицу N5 или ее аналог на расстоянии, выбранном самим кандидатом в диапазоне 30-50 см, и способен читать таблицу N14 или ее аналог на расстоянии 100 см. Если это требование выполняется только при использовании коррекции зрения на близкое расстояние, кандидат признаётся годным при условии, что такая коррекция осуществляется в дополнение к корректирующим линзам очков, предусмотренным пунктом 494. Если такая коррекция не предписана, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков для зрения на близкое расстояние. Если требуется коррекция зрения на близкое расстояние, кандидат подтверждает, что ему достаточно одной пары очков для выполнения требований как для дальнего, так и для близкого зрения.

Примечание 1. Кандидату, которому требуется коррекция зрения на близкое расстояние для соответствия указанному выше требованию (пункт 500), могут потребоваться линзы без верхней полусферы, бифокальные или, возможно, многофокальные линзы, чтобы читать показания экранов индикаторов РЛС, приборов визуальной индикации, а также рукописный или напечатанный материал и, не снимая очков, смотреть на большое расстояние через окна. Унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние (очки со сплошными линзами одной оптической силы, используемые для чтения) может быть приемлема для некоторых обязанностей диспетчера УВД или внешнего пилота. Однако унифокальная коррекция зрения на близкое расстояние значительно снижает остроту зрения на большое расстояние.

Примечание 2. В случаях, когда кандидату требуется получить или заменить корригирующие линзы, предполагается, что он сообщит оптометристу о необходимых расстояниях для чтения, соответствующих функциям диспетчера воздушного движения или внешнего пилота, которые он будет выполнять.

500. Если в соответствии с данным пунктом требуется коррекция зрения на близкое расстояние, всегда имеется вторая пара очков, корректирующих зрение на близкое расстояние.

501. Кандидат имеет нормальное поле зрения.

502. У кандидата нормально функционирует бинокулярное зрение.

503. Снижение остроты бинокулярного зрения, аномальная конвергенция, не нарушающая зрение на близкое расстояние, и несоосность линз, при которой фузионные характеристики исключают астиномию и дипломию, не являются причиной для дисквалификации.

## **§ 18. Медицинское заключение третьего класса: требования к слуху**

504. 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.

505. Кандидат с потерей слуха, превышающей указанные выше нормы, признаётся годным при условии, что он имеет нормальную остроту слуха при шумовом фоне, воспроизводящем или имитирующем обычный шум на рабочем месте диспетчера УВД или внешнего пилота.

Примечание 1. Частотный спектр постороннего шума определяется только в той мере, насколько достаточно представлен диапазон частот от 600 до 4800 Гц (речевой диапазон частот).

Примечание 2. В речевом материале для текста в условиях шума обычно используются как авиационные тексты, так и фонетически сбалансированные слова.

506. В качестве альтернативы можно проводить практическую проверку слуха в условиях работы аналогичных, на рабочем месте диспетчера УВД в соответствии с имеющимися у него действительным свидетельством и квалификационными отметками.

## Шкала ИКАО для оценки уровня владения языком

### 1.1. Профессиональный, продвинутый и рабочий уровни

<b>УРОВЕНЬ</b>	<b>ПРОИЗНОШЕНИЕ</b> <i>Имеются в виду диалект и/или акцент, понятные для авиационного сообщества</i>	<b>КОНСТРУКЦИИ</b> <i>Соответствующие грамматические конструкции и построение предложений определяются лингвистическими функциями, соответствующими конкретной задаче</i>	<b>СЛОВАРНЫЙ ЗАПАС</b>	<b>БЕГЛОСТЬ РЕЧИ</b>	<b>ПОНИМАНИЕ</b>	<b>ОБЩЕНИЕ</b>
Профессиональный уровень 6	Произношение, ударение, ритм и интонация, несмотря на возможное влияние родного языка или региональных особенностей, практически никогда не препятствуют пониманию	Постоянно соблюдаются базовые и сложные грамматические конструкции и построение предложений	Словарный запас и правильность его использования достаточны для эффективного общения по широкому кругу знакомых и незнакомых тем. Словарный запас идиоматичен, насыщен нюансами и стилистически окрашен	Способен естественно и без усилий говорить в течение продолжительного времени. Разнообразит речь стилистически, например, для акцентирования отдельных моментов. Правильно и легко употребляет структурные элементы речи и связки	Уверенное понимание практически во всех ситуациях, включая понимание лингвистических и культурных тонкостей	Легко общается практически во всех ситуациях. Воспринимает словесные реплики и неречевые сигналы и надлежащим образом реагирует на них
Продвинутый уровень 5	Произношение, ударение, ритм и интонация, несмотря на влияние родного языка или региональных особенностей, редко препятствуют пониманию	Постоянно соблюдаются базовые грамматические конструкции и строй предложений. Попытки использовать сложные конструкции, но с ошибками, которые иногда искажают смысл	Словарный запас и правильность его использования достаточны для эффективного общения на общие, конкретные и связанные с работой темы. Уверенно и правильно используются парафразы. Словарный запас иногда идиоматичен.	Способен относительно легко говорить в течение длительного времени на известные темы, однако может не разнообразить речь стилистически. Может использовать правильные структурные элементы и связки	Точное понимание общих, конкретных и связанных с работой тем и практически полное понимание при возникновении у говорящего лингвистических или ситуационных трудностей, или при неожиданном повороте событий. Способен воспринимать различные речевые вариации (диалект и/или акцент) или стилистические уровни	Реагирует незамедлительно, надлежащим образом и информативно. Эффективно поддерживает диалог "говорящий – слушающий"
Рабочий уровень 4	Произношение, ударение, ритм и интонация подвержены влиянию родного языка или региональных особенностей, но лишь в отдельных случаях препятствуют пониманию	Основные грамматические конструкции и строй предложений используются умело и, как правило, осознанно. Возможны ошибки, в частности, в необычных или неожиданных ситуациях, однако они редко влияют на смысл	Словарный запас и правильность его использования, как правило, достаточны для эффективного общения на общие, конкретные и связанные с работой темы. В необычных или неожиданных ситуациях при отсутствии достаточного словарного запаса могут часто использоваться парафразы	Поддерживает разговор в течение определенного времени в надлежащем темпе. Иногда беглость речи нарушается при переходе от использования стандартных оборотов или заученных языковых штампов к непринужденному обмену, однако это не препятствует эффективному общению. В ограниченном объеме может использовать эмфатические элементы и связки. "Слова-паразиты" не препятствуют пониманию	В основном правильное понимание общих, конкретных и связанных с работой тем, когда акцент или вариации достаточно понятны для международного сообщества пользователей. При возникновении у говорящего лингвистических или ситуационных трудностей или при неожиданном повороте событий смысл может быть менее понятен или требовать уточнения	Реагирует, как правило, незамедлительно, надлежащим образом и информативно. Иницирует и поддерживает обмен даже при непредвиденном повороте событий. Правильно устраняет явное недопонимание посредством проверки, подтверждения или уточнения
<i>Уровни 1, 2 и 3 на следующей странице</i>						

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

<b>УРОВЕНЬ</b>	<b>ПРОИЗНОШЕНИЕ</b> <i>Имеются в виду диалект и/или акцент, понятные для авиационного сообщества</i>	<b>КОНСТРУКЦИИ</b> <i>Соответствующие грамматические конструкции и построение предложений определяются лингвистическими функциями, соответствующими конкретной задаче</i>	<b>СЛОВАРНЫЙ ЗАПАС</b>	<b>БЕГЛОСТЬ РЕЧИ</b>	<b>ПОНИМАНИЕ</b>	<b>ОБЩЕНИЕ</b>
<i>Уровни 4, 5 и 6 на предыдущей странице</i>						
Уровень ниже рабочего 3	Произношение, ударение, ритм и интонация подвержены влиянию родного языка или региональных особенностей и зачастую препятствуют пониманию	Основные грамматические конструкции и строй предложений в предсказуемых ситуациях не всегда соблюдаются. Ошибки часто влияют на смысл	Словарный запас и правильность его использования часто достаточны для общения на общие, конкретные или связанные с работой темы, однако запас слов ограничен, и слова нередко выбираются неправильно. Часто при отсутствии достаточного запаса слов не удается правильно использовать парфразы	Поддерживает разговор в течение определенного времени, но часто неправильно строит фразы и делает длительные паузы. Неуверенность или замедленное понимание языка может препятствовать эффективному общению. "Слова-паразиты" иногда препятствуют пониманию	Часто правильное понимание общих, конкретных и связанных с работой тем, когда акцент или вариации достаточно понятны для международного сообщества пользователей. Возможны случаи недопонимания лингвистических или ситуационных особенностей или в условиях неожиданного поворота событий	Иногда реагирует немедленно, надлежащим образом и информативно. Может довольно легко инициировать и поддерживать обмен на знакомые темы и в предсказуемых ситуациях. В целом неудовлетворительная работа при неожиданном повороте событий
Начальный уровень 2	Произношение, ударение, ритм и интонация в сильной степени подвержены влиянию родного языка или региональных особенностей и, как правило, препятствуют пониманию	Демонстрируется лишь ограниченное соблюдение некоторых простых заученных грамматических конструкций и форм предложений	Словарный запас ограничен и включает только отдельные слова и заученные фразы	Может произносить очень короткие заученные фразы с частыми паузами и препятствующим пониманию использованием "слов-паразитов" при выборе выражений и артикуляции менее знакомых слов	Понимание отдельных и заученных фраз, когда они тщательно и медленно артикулируются	Реакция замедленная и зачастую неадекватная. Общение ограничивается простым обменом обычной информацией
Уровень ниже начального 1	Знания на уровне ниже начального	Знания на уровне ниже начального	Знания на уровне ниже начального	Знания на уровне ниже начального	Знания на уровне ниже начального	Знания на уровне ниже начального

Примечание. Рабочий уровень (уровень 4) представляет собой минимальный требуемый уровень к владению языком для радиотелефонной связи. Уровни 1–3 представляют собой соответственно знание языков на уровнях ниже начального, начальном и ниже рабочего, которые характеризуют уровень ниже требований ИКАО к владению языками. Уровни 5 и 6 характеризуют продвинутый и профессиональный уровни, более высокие, чем минимальный требуемый стандарт. В целом данная шкала служит ориентиром для подготовки и проверки кандидатов на получение рабочего уровня (уровень 4) ИКАО.

## Утвержденная учебная организация

### 1. Утверждение учебной организации

1.1. Документ об утверждении учебной организации в качестве утвержденной учебной организации включает, следующие сведения:

- название учебной организации и ее местонахождение;
- дату выдачи и срок действия утверждения (если таковой установлен);
- условия выдачи утверждения.

### 2. Руководство по подготовке персонала

2.1 Утвержденная учебная организация имеет руководство по подготовке персонала, которое содержит положения, процедуры и информацию, необходимые для осуществления подготовки авиационного персонала. Такое руководство может издаваться отдельными частями и содержит:

- общее описание перечня видов подготовки;
- содержание программ подготовки, включая описание программного обеспечения учебного процесса;
- описание системы обеспечения качества подготовки авиационного персонала;
- описание используемых учебных средств и оборудования;
- фамилию, обязанности и квалификацию лица, должностного лица;
- описание обязанностей и квалификации персонала;
- порядок определения уровня квалификации и поддержания квалификации преподавательского/инструкторского персонала;
- описание порядка ведения и хранения учетной документации;
- порядок применения дополнительной подготовки персонала, необходимой для обеспечения соблюдения установленных эксплуатантом или организацией-заказчиком процедур и требований;
- порядок отбора, функции и обязанности персонала, проводящего проверку знаний и умений, а также применяемых для этих целей требований.

2.2 Утвержденная учебная организация обеспечивает своевременное внесение необходимых поправок и дополнений в руководство по подготовке персонала. Копии таких поправок и дополнений без промедления направляются всем организациям или лицам, которые являются пользователями данного руководства.

### 3. Программы подготовки персонала

3.1 Полномочный орган по выдаче свидетельств может утверждать программу подготовки для получения свидетельства пилота-любителя, свидетельства коммерческого пилота или квалификационной отметки о праве

на полеты по приборам, которая допускает использование альтернативных средств обеспечения соблюдения требований к опыту, установленных настоящими Правилами, при условии, что утвержденная учебная организация продемонстрирует, что подготовка обеспечивает получение знаний и умений, по крайней мере, эквивалентные минимальным требованиям к опыту для персонала, не прошедшего такой подготовки.

3.2 Если полномочный орган по выдаче свидетельств утверждает программу подготовки для получения свидетельства пилота многочленного экипажа, то утвержденная учебная организация демонстрирует, что предоставляемая подготовка обеспечивает получение знаний и умений для полетов в составе многочленного экипажа, по крайней мере равный уровню для получения свидетельства коммерческого пилота, квалификационной отметки о праве на полеты по приборам и квалификационной отметки о типе для самолета, сертифицированного для выполнения полетов с минимальным экипажем из двух пилотов.

#### **4. Управление безопасностью полётов и система обеспечения качества**

4.1. Утвержденная учебная организация, подверженная рискам для безопасности полётов при предоставлении своих услуг, имеет систему управления безопасностью полётов, которая:

- определяет риски для безопасности полётов;
- обеспечивает принятие мер по поддержанию требуемого уровня безопасности полётов;
- проводит постоянный мониторинг и регулярную оценку уровня безопасности полётов;
- имеет целью постоянное повышение уровня безопасности полётов.

4.2. В рамках системы управления безопасностью полётов устанавливается иерархия ответственности за безопасность полётов, включая прямую ответственность руководства утверждённой учебной организации за безопасность полётов

4.3. Утвержденная учебная организация имеет систему обеспечения качества подготовки авиационного персонала, которая обеспечивает соответствие методов обучения и преподавания всем действующим требованиям.

#### **5. Средства**

5.1. Утвержденная учебная организация располагает всеми необходимыми средствами, информацией, оборудованием, тренажерами и материалами для проведения курсов, в отношении которых получено утверждение, или имеет доступ к ним.

#### **6. Персонал**

6.1 Утвержденная учебная организация назначает лицо, ответственное за обеспечение соответствия требованиям к утвержденной учебной организации.

6.2 Утвержденная учебная организация имеет необходимый персонал для планирования, проведения обучения и осуществления контроля за этим.

6.3 Уровень квалификации преподавательского/инструкторского персонала обеспечивает подготовку авиационного персонала, отвечающего требованиям настоящих Правил.

6.4 Утвержденная учебная организация обеспечивает, чтобы весь преподавательский/инструкторский персонал получал соответствующую подготовку, и в дальнейшем постоянно повышал свою квалификацию в соответствии с выполняемыми им функциями и обязанностями. Такая подготовка включает подготовку по овладению знаниями и умениями в области характеристик работоспособности человека.

### **7. Учетная документация**

7.1 Утвержденная учебная организация обеспечивает хранение учетной документации на каждого лица, прошедшего подготовку в данной учебной организации. Целью хранения такой документации является подтверждение того, что выполнены все требования к программе подготовки.

7.2 Утвержденная учебная организация имеет систему ведения учета квалификации и подготовки преподавательского/инструкторского персонала и экзаменаторов.

7.3 Учетные документы, оговоренные в пункте 7.1 настоящего Приложения, хранятся в течение, по меньшей мере, 2 лет после завершения подготовки. Учетные документы, которые ведутся согласно пункта 7.2, хранятся в течение, по меньшей мере, 2 лет после того, как преподаватель/инструктор или экзаменатор перестал выполнять свои функции в данной учебной организации.

### **8. Надзор**

8.1 ОГА КР осуществляют постоянный надзор за деятельностью утвержденной учебной организации в целях обеспечения постоянного соблюдения ею требований, предоставленных при утверждении.

### **9. Оценки и проверки**

9.1 Проверка знаний и умений, которая необходима для выдачи свидетельства или квалификационной отметки, проводится персоналом утвержденной учебной организации, имеющим на это разрешение от ОГА КР в соответствии с требованиями настоящих Правил.

## Система управления безопасностью полетов (СУБП)

### 1. Программа и цели обеспечения безопасностью полётов

1.1. Утверждённая учебная организация разрабатывает программу обеспечения безопасности полётов организации, которая утверждается ответственным руководителем организации, и основывается на требованиях Воздушного кодекса и авиационных правил Кыргызской Республики, и, где применимо, на требованиях ИКАО, других международных организаций, а также государств разработчиков воздушных судов, эксплуатирующийся в Кыргызской Республике.

#### 1.2. Программа обеспечения безопасности полётов:

- включает обязательства организации по обеспечению безопасности полётов;
- включает процедуры отчётности в области безопасности полётов;
- конкретно указывает ресурсы, необходимые для её реализации;
- конкретно указывает виды профессионального поведения, являющиеся недопустимыми;
- описывает условия, при которых не применяются дисциплинарные меры, и;
- рассылается всем структурным подразделениям организации.

1.3. Программа безопасности полётов периодически пересматривается, для соответствия текущим условиям или требованиям, и была приемлемой для организации.

1.4. Утвержденная учебная организация определяет ответственного руководителя, который несёт окончательную ответственность от имени утверждённой учебной организации за внедрение и поддержание функционирования СУБП. Полномочия, подотчётность и ответственность за обеспечение безопасности полётов оформляются документально, доводятся до сведения всех сотрудников организации и включают определение уровня руководителей, уполномоченных принимать решения относительно приемлемости рисков для безопасности полётов.

1.5. Утвержденная учебная организация определяет руководителя, ответственного за безопасность полётов и координацию внедрения и поддержания функционирования эффективной СУБП.

1.6. Утвержденная учебная организация обеспечивает надлежащую координацию плана мероприятий на случай аварийной обстановки, предусматривающего упорядоченный и эффективный переход от нормальных к аварийным процедурам и возобновление нормальных процедур, с планами на случай аварийной обстановки организаций, с которыми она взаимодействует при предоставлении своих услуг.

1.7. Утвержденная учебная организация разрабатывает план внедрения

СУБП, утверждаемый старшим руководством организации, в котором определяется подход организации к управлению безопасностью полётов, обеспечивающему достижение организацией её целей в области безопасности полётов.

1.8. Утверждённая учебная организация разрабатывает и ведёт документацию по СУБП, содержащую:

- информацию о программе и целях обеспечения безопасности полётов;
- требованиях СУБП;
- процедурах и процессах СУБП;
- обязательствах, ответственности и полномочиях в отношении процедур и процессов СУБП;
- результатах функционирования СУБП.

1.9. В качестве части документации по СУБП утверждённая учебная организация подготавливает и обновляет руководство по (РСУБП) с целью доведения своего подхода к обеспечению безопасности полётов до сведения всех сотрудников организации.

## **2. Управление факторами риска для безопасности полётов**

2.1. Утвержденная учебная организация определяет и осуществляет установленный процесс, обеспечивающий определение факторов опасности для производства полётов. Определение факторов опасности осуществляется сочетанием реактивных, проактивных и прогностических методов сбора данных о безопасности полётов.

2.2 Утвержденная учебная организация определяет и осуществляет установленный процесс, обеспечивающий анализ, оценку, контроль и уменьшение факторов риска для безопасности полётов при проведении обучения.

## **3. Обеспечение безопасности полётов**

3.1. Утвержденная учебная организация разрабатывает и применяет методы проверки уровня безопасности полётов и подтверждения эффективности средств контроля факторов риска для безопасности полётов организации. Уровень безопасности полётов организации оценивается в сравнении с установленным уровнем и целями безопасности полётов СУБП.

3.2. Утвержденная учебная организация определяет и осуществляет установленный процесс определения изменений в организации, которые могут повлиять на установленные процессы и предоставляемые услуги, описания мер обеспечения уровня безопасности полётов до реализации изменений и исключения или изменения средств контроля факторов риска для безопасности полётов, которые более не требуются или неэффективны вследствие изменения эксплуатационной обстановки.

3.3. Утвержденная учебная организация определяет и осуществляет установленный процесс выявления причин недолжного функционирования СУБП, определения последствий недолжного функционирования СУБП для производства полётов, устранения таких причин и улучшения СУБП.

#### **4. Повышение безопасности полётов**

4.1 Утвержденная учебная организация разрабатывает и выполняет программу подготовки кадров в области безопасности полётов, которая обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию персонала для выполнения обязанностей в рамках СУБП. Подготовка кадров по вопросам безопасности полётов производится с учётом роли каждого участника в СУБП.

4.2 Утвержденная учебная организация разрабатывает и применяет установленные средства обмена информацией о безопасности полётов, обеспечивающие полное ознакомление всего персонала с СУБП, предоставление важной для безопасности полётов информации и пояснений относительно причин принятия конкретных действий по обеспечению безопасности полётов, а также введения или изменения процедур обеспечения безопасности полётов.

<b>Заявление кандидата на выдачу медицинского заключения</b>			
(1) Фамилия:	(2) Прежняя фамилия (и):	Национальный идентификационный номер (если имеется):	
(4) Имя, отчество:	(5) Дата рождения:	(6) Пол Мужской <input type="checkbox"/> Женский <input type="checkbox"/>	(7) Заявление Первоначальное <input type="checkbox"/> Продление <input type="checkbox"/>
(8) Страна выдачи свидетельства:	(9) Запрашиваемый класс медицинского заключения: 1-й <input type="checkbox"/> 2-й <input type="checkbox"/> 3-й <input type="checkbox"/> другое <input type="checkbox"/>	(10) Запрашиваемый тип свидетельства (при первоначальном заявлении):	
(11) Место и страна рождения:	(12) Национальность:	(13) Профессия (основная):	
(14) Постоянный адрес:  Страна:  Номер телефона:	(15) Почтовый адрес (если отличается):  Страна:  Номер телефона:	(16) Место работы (основное):	
		(17) Последнее медицинское обследование Дата: Место:	
		(18) Имеющееся авиационное свидетельство (тип): Номер свидетельства:	
		Страна (страны) выдачи:	
(19) Имели ли место отказы в выдаче, приостановление действия или отзыва медицинского заключения каким-либо полномочным органом по выдаче свидетельств? В случае положительного ответа обсудить с членом врачебной комиссии Нет <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Дата :                      Место: Подробнее:		(20) Общий налет часов:	(21) Налет часов после предыдущего медицинского обследования:
		(22) Тип воздушного судна в настоящее время:	
(23) Имели ли место авиационные происшествия или сообщенные инциденты с момента предыдущего медицинского обследования? Нет <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Дата :                      Место: Подробнее:		(24) Предполагаемый вид полетов (1), например, коммерческие авиaperевозки, летное обучение, пилот-любитель:	
		(25) Предполагаемый тип полетов (2): Одночленный Многочленный экипаж <input type="checkbox"/> экипаж <input type="checkbox"/>	
(26) Употребляете ли Вы спиртные напитки? Нет <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Если да, укажите среднее потребление за неделю (в единицах измерения):		(27) Принимаете ли Вы в настоящее время какое-либо лекарство, включая безрецептурные препараты Нет <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Если да, укажите название лекарства, дату начала приема, дневную или недельную дозировку и причину (диагноз):	
(29) Курите ли Вы табачные изделия? Никогда <input type="checkbox"/> Дата прекращения: Раньше <input type="checkbox"/> В настоящее время <input type="checkbox"/> Укажите тип, количество и число лет:			

**Полностью ответить на все вопросы, писать заглавными буквами.**

(30) Общие данные и история болезни: имеете ли Вы в настоящее время или имели когда-нибудь любое из перечисленных? Необходимо сделать отметку в графе "да" или "нет" после каждого вопроса. В случае ответа "да" более подробно изложить в разделе "Примечания" и обсудить с членом врачебной комиссии.

АПКР-1

	Да	Нет		Да	Нет
1 Расстройство зрения/глазная хирургия			23 Малярия или другое тропическое заболевание		
2 Ношение очков и /или контактных линз			24 Положительный результат		
3 Изменения в рецепте на очки и /или контактные линзы после предыдущего медицинского обследования			25 Заболевание, передаваемое половым путем		
4 Сенная лихорадка, другие виды аллергии			26 Пребывание в больнице		
5 Астма, болезнь легких			27 Любые другие заболевания или травмы		
6 Сердечное или сосудистое заболевание			28 Посещение врача общей практики после предыдущего медицинского обследования		
7 Повышенное или пониженное давление крови			29 Отказ в страховании жизни		
8 Почечный камень или кровь в моче			30 Отказ в выдаче или отзыв авиационного свидетельства		
9 Диабет, гормональное нарушение			31 Признание негодным к воинской службе по медицинским показаниям		
10 Расстройство желудка, печени или кишечника			32 Назначение пенсии или компенсации в связи		
11 Тугоухость, заболевание уха			Семейный анамнез		
12 Заболевание носа или горла или нарушение речи			33 Сердечные заболевания		
13 Травма головы или сотрясение мозга			34 Повышенное кровяное давление		
14 Частая или сильная головная боль			35 Повышенный уровень холестерина		
15 Головокружение или обмороки			36 Эпилепсия		
16 Потеря сознания по любой причине			37 Психические заболевания		
17 Неврологическое нарушения, инсульт, эпилепсия, конвульсии, паралич и т.д			38 Диабет		
18 Психологические/ Психиатрические проблемы любого вида			39 Туберкулез		
19 Злоупотребление алкоголем/ наркотиками/ психоактивными веществами			40 Аллергия/астма/экзема		
20 Попытки самоубийства			41 Наследственные заболевания		
21 Укачивание, требующее приема лекарств			Только для женщин: 43 Гинекологические заболевания (включая нарушение менс.цикла)		
22 Анемия/серповидно-клеточная аномалия/другие заболевания крови			44 Вы беременны?		

**Примечание:** если сообщалось ранее и осталось без изменений, указать

**Декларация:** Настоящим заявляю, что тщательно обдумал приведенные выше данные, которые, по моему убеждению, являются полными и достоверными. Я подтверждаю, что не скрываю никакой относящейся к делу информации и не пытаюсь ввести в заблуждение.

Я осознаю, что предоставление ложной или вводящей в заблуждение информации, а также отказ от представления подтверждающей медицинской документации могут повлечь за собой отказ в выдаче медицинского заключения или аннулирование ранее выданного заключения полномочным органом. Также я понимаю, что в этом случае могут быть применены иные предусмотренные [название соответствующего национального закона] меры.

**Согласие на передачу медицинской информации**

Настоящим я даю согласие на передачу медицинскому эксперту полномочного органа любой относящейся к делу медицинской информации.

**Примечание:** конфиденциальность передаваемых данных будет строго соблюдаться.

\_\_\_\_\_  
Дата

\_\_\_\_\_  
Подпись кандидата

\_\_\_\_\_  
Подпись члена медицинской комиссии

**Форма представления об отказе в выдаче медицинского заключения**

**Примечание:** Данная форма разработана для случаев отказа в выдаче медицинского заключения или по требованию органа, выдающего свидетельства, либо по запросу кандидата.

Настоящим сообщается, что нижеследующему лицу  
Ф.И.О. \_\_\_\_\_

Дата рождения: \_\_\_\_\_

Отказано в выдаче медицинского заключения: \_\_\_\_\_

(Указать класс отказанного в выдаче медицинского заключения и основания со ссылкой на соответствующий пункт/пункты АПКР-1)

Другая информация, касающаяся прав, ограничений или других условий применения данного медицинского заключения его обладателем: \_\_\_\_\_

(указывается при наличии или необходимости такой информации)

Председатель врачебно-летней  
экспертной комиссии \_\_\_\_\_  
(подпись, дата)

печать/штамп

**Медициналык корутунду формасы**

<p>Жарандык авиация мекемеси Civil Aviation Authority</p> <p>Медициналык сертификат Medical Certificate</p> <p>КРАЭ-1 боюнча берилген Issued in accordance with ARKR-1</p> <p>Бул күбөлүк лицензиянын ажырагыс бөлүгү болуп эсептелет. /This certificate is an integral part of the license</p>	<p>I. Лицензияны берген же берчү орган/Authority that issued or to issue the licence:</p> <p>Жарандык авиация мекемеси Civil Aviation Authority</p> <p>II. Сертификаттын номери/ Certificate number:</p>	<p>VII. Чектөө(лөр)/Limitation(s):</p>	<p>XII. Сертификаттын мөөнөтүнүн аяктоо датасы/Expiry date of this certificate:</p> <table border="1"> <tr> <td>1 – класс</td> <td>кк/аа/жж</td> </tr> <tr> <td>Class 1</td> <td>dd/mm/yyyy</td> </tr> <tr> <td>2 - класс</td> <td>кк/аа/жж</td> </tr> <tr> <td>Class 2</td> <td>dd/mm/yyyy</td> </tr> <tr> <td>3 - класс</td> <td>кк/аа/жж</td> </tr> <tr> <td>Class 3</td> <td>dd/mm/yyyy</td> </tr> </table>	1 – класс	кк/аа/жж	Class 1	dd/mm/yyyy	2 - класс	кк/аа/жж	Class 2	dd/mm/yyyy	3 - класс	кк/аа/жж	Class 3	dd/mm/yyyy
	1 – класс	кк/аа/жж													
Class 1	dd/mm/yyyy														
2 - класс	кк/аа/жж														
Class 2	dd/mm/yyyy														
3 - класс	кк/аа/жж														
Class 3	dd/mm/yyyy														
	<p>III. Ээсин аты жана фамилиясы /Last and first name of holder:</p> <p>IV. Ээсинин туулган күнү: (кк/аа/жж) /Date of birth of holder: (dd/mm/yyyy)</p> <p>V. Жарандыгы/Nationality:</p> <p>VI. Ээсинин колу/Signature of holder:</p>	<p>VIII. Берилген датасы (кк/аа/жж): /Date of issue(dd/mm/yyyy):</p> <p>IX. Күчүнө кирген датасы (кк/аа/жж): /Valid from: (dd/mm/yyyy):</p> <p>X. Берүүчүнүн колу/Signature of issuing:</p> <p>XI. Мөөр /Stamp</p>	<p>Текшерүү күнү/ Examination date: кк/аа/жж/ dd/mm/yyyy</p>												

**Эскертүү:** Медициналык корутунду формасы жогорку сорттогу кагаздан же башка ылайыктуу ак түстөгү материалдан даярдалат. Медициналык корутундудагы жазуулар машинкада басылган түрдө жүргүзүлөт. Корутундуну берген медициналык комиссиянын өкүлүнүн кол тамгасы мөөр менен күбөлөндүрүлөт.

**Note:** The medical certificate form is made of high-quality paper or another suitable white-colored material. Entries in the medical certificate are made in a typewritten manner. The signature of the representative of the medical commission who issued the certificate is certified with a seal.

**Примечание:** Форма медицинского заключения изготавливается из первосортной бумаги или другого подходящего материала белого цвета. Записи в медицинском заключении осуществляются машинописным способом. Подпись представителя медицинской комиссии, выдавшего заключение, заверяется печатью.

### Форма карты медицинского освидетельствования

1. ФИО \_\_\_\_\_

2. Дата рождения \_\_\_\_\_ 3. Гражданство \_\_\_\_\_

4. Специальность \_\_\_\_\_

5. Образование \_\_\_\_\_

6. Место работы/учебы \_\_\_\_\_

7. Класс запрашиваемого медицинского заключения \_\_\_\_\_

**I. Терапевтическое освидетельствование**

1. Жалобы \_\_\_\_\_

2. Границы сердца \_\_\_\_\_ 3. Тоны сердца \_\_\_\_\_

4. Характер пульса \_\_\_\_\_ 5. Периферические сосуды \_\_\_\_\_

6. Функциональное обследование:

	В покое	После нагрузки (20 приседаний в течение 30 сек)	После восстановления в исходное состояние
Частота ударов сердца в минуту			
Артериальное давление			

7. Перкуссия легких \_\_\_\_\_ 8. Аускультация \_\_\_\_\_

9. Appetit \_\_\_\_\_ 10. Стул \_\_\_\_\_

11. Язык \_\_\_\_\_ 12. Живот \_\_\_\_\_

13. Печень \_\_\_\_\_ 14. Селезенка \_\_\_\_\_

15. Почки \_\_\_\_\_ 16. Мочеиспускание \_\_\_\_\_

17. Анализ крови \_\_\_\_\_ Дата \_\_\_\_\_

Эритроциты	Гемоглобин	Цветной показатель	Лейкоциты	Базофилы	Эозинофилы	Нейтрофилы				Лимфоциты	Моноциты	Скорость оседания эритроцитов (СОЭ)
						Миелоциты	Юные	Палочкоядерные	Сегментоядерные			

18. Анализ мочи \_\_\_\_\_ Дата \_\_\_\_\_

Удельный вес	Сахар	Белок	Реакция	Лейкоциты	Эритроциты	Цилиндры	Эпителиальные клетки	Слизь	Соли

19. Рентгенография (приложить снимок) \_\_\_\_\_

20. ЭКГ (при первоначальном освидетельствовании и по достижении 50 лет возраста) \_\_\_\_\_

21. Диагноз \_\_\_\_\_

22. Заключение \_\_\_\_\_

24. Рекомендации \_\_\_\_\_

Дата \_\_\_\_\_ Член врачебной комиссии/терапевта \_\_\_\_\_  
(подпись и фамилия и инициалы)

II. Отоларингологическое освидетельствование		
1. Жалобы _____		
	правая половина	левая половина
2. Проходимость носа		
3. Обоняние		
4. Барометрическая функция (1,2,3,4 степени проходимости)		
5. Острота слуха:		
5.1. на речь шепотом для слабых басовых групп звуков (расстояние в м)		
5.2. на речь шепотом для слабых дискантовых групп звуков (расстояние в м)		
5.3. на разговорную речь для слабых басовых групп звуков (расстояние в м)		
5.4. на разговорную речь для слабых дискантовых групп звуков (расстояние в м)		
Степени проходимости Евстахиевой трубы включают: 1 степень - проходимость при простом глотании; 2 степень - проходимость при опыте Тойнби; 3 степень - проходимость при опыте Вальсальвы; 4 степень - непроходимость при опыте Вальсальвы.		
6. Оценка вестибулярной реакции на вращение (при первоначальном освидетельствовании)		
	После вращения вправо	После вращения влево
6.1. Длительность чувства иллюзии противовращения (сек./мин)		
6.2. Длительность притивонистагма (сек./мин)		
6.3. Защитное движение (указать степень- 0,1,2,3 степени)		
6.4. Вестибулярная реакция (сердцебиение, побледнение, потоотделение, тошнота, рвота)		
7. Аудиограмма _____		
8. Диагноз: _____		
14. Заключение: _____		
15. Рекомендации _____		
Дата _____ Член врачебной комиссии/отоларинголог _____ (подпись, фамилия и инициалы)		
III. Офтальмологическое освидетельствование		
1. Жалобы _____		
2. Цветоощущение _____		
3. Острота зрения без коррекции: правый глаз _____ левый глаз _____		
4. Острота зрения с коррекцией: правый глаз _____ левый глаз _____		
5. Рефракция (методом скиаскопии): правый глаз _____ левый глаз _____		
6. Ночное зрение _____		
7. Зрачки: правый глаз _____ левый глаз _____		
7.1. Рефлекторная реакция зрачков _____		
7.2. Веки: правый глаз _____ левый глаз _____		
7.3. Конъюнктивит: правый глаз _____ левый глаз _____		
7.4. Роговица: правый глаз _____ левый глаз _____		
7.5. Слезной аппарат: правый глаз _____ левый глаз _____		
8. Явное косоглазие: содружественное _____ паралитическое _____		
9. По Меддоксу (на синоптофоре):		
9.1. вблизи: горизонтальное _____ вертикальное _____		
9.2. в даль: горизонтальное _____ вертикальное _____		
10. Установочное движение: вблизи _____ вдале _____		
11. Подвижность глазного яблока: правый глаз _____ левый глаз _____		
12. Движение глаз: совместное _____		
Ближайшая точка конвергенции _____ ассоциированное _____		
13. Ближайшая точка ясного зрения _____ ведущий глаз _____		

14. Поле зрения (объект диаметром 5 мм): правый глаз \_\_\_\_\_ левый глаз \_\_\_\_\_  
15. Глазное дно: правый глаз \_\_\_\_\_ левый глаз \_\_\_\_\_  
16. Бинокулярное зрение \_\_\_\_\_  
17. Восприятие пространства ("глубинное зрение") \_\_\_\_\_  
18. Давление (тонометрия) глаз: правый глаз \_\_\_\_\_ левый глаз \_\_\_\_\_  
19. Диагноз \_\_\_\_\_  
21. Заключение: \_\_\_\_\_  
15. Рекомендации \_\_\_\_\_  
Дата \_\_\_\_\_ Член врачебной комиссии/офтальмолог \_\_\_\_\_  
(подпись, фамилия и инициалы)

IV. Общее заключение врачебной комиссии:

\_\_\_\_\_ (указать годность/негодность со ссылкой на соответствующий пункт/пункты АПКР-1)

Дата \_\_\_\_\_ Председатель врачебной комиссии \_\_\_\_\_  
(подпись, фамилия и инициалы)

М.П.

**Примечание.** Каждая графа карты медицинского освидетельствования заполняется разборчиво, без подчисток, исправлений и помарок.

## Типовое положение о квалификационной комиссии

### 1. Общие положения.

1.1 Государственная Квалификационная Комиссия гражданской авиации Кыргызской Республики (далее ГKK ГА КР) - комиссия, которую руководитель ОГА КР назначает для осуществления функций по оценке знаний и умений авиационного персонала в соответствии с настоящими Правилами. Назначение такой комиссии не препятствует назначению экзаменаторов, не входящих в состав этой комиссии.

1.2 Председателем ГKK ГА КР является руководитель органа гражданской авиации Кыргызской Республики.

1.3 Должностные лица ОГА КР, деятельность которых непосредственно связаны с применением настоящих Правил, являются постоянными членами ГKK ГА КР.

1.4 Все решения ГKK ГА КР утверждаются председателем ГKK ГА КР, а в его отсутствие его заместителями.

1.5 При необходимости с целью обеспечения деятельности ГKK ГА КР Председатель ГKK ГА КР в установленном порядке может включить в ее состав представителей эксплуатанта, учебных заведений или организаций по подготовке авиационного персонала и других организаций гражданской авиации.

### 2. Дополнительные функции ГKK ГА КР

2.1 Дополнительные функции ГKK ГА КР включают следующее:

- присвоение классов квалификации;
- опубликование справочной информации, касающейся выдачи свидетельств;
- принятие решений по апелляциям кандидатов или эксплуатантов по применению настоящих Правил;
- утверждение перечней рекомендуемого учебного материала для подготовки авиационного персонала;
- разработка проектов нормативных правовых актов в области гражданской авиации Кыргызской Республики;
- ведение "Государственного реестра выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Кыргызской Республики";
- контроль за размещением и обеспечением заказов на изготовление бланков свидетельств, журналов, реестров и других необходимых документов.

### 3. Организация работы ГKK ГА Кыргызской Республики.

1.1 ГKK ГА КР осуществляет свои функции в соответствии с настоящими Правилами.

1.2 Решения ГKK ГА КР рассылаются заинтересованным сторонам.

1.3 Заседания ГKK ГА КР проводятся с целью утверждения отчета о деятельности ГKK ГА КР, разработки плана работы ГKK ГА КР и решения

других вопросов, связанных с текущими функциями ГКК ГА Кыргызской Республики.

#### **4. Права Председателя ГКК ГА КР.**

4.1 Председатель ГКК ГА КР имеет право:

- вносить в состав ГКК ГА КР изменения и дополнения;
- передавать свои полномочия, заместителям за исключением самого права передачи полномочий;
- присутствовать и/или принимать участие в проведении проверок знаний и умений с целью контроля за соблюдением установленных требований и объективностью оценки профессионального уровня кандидата;
- отзывать выданные ГКК ГА КР полномочия;
- аннулировать результаты экзаменов и/или квалификационных проверок, проведенных с нарушением установленных требований;
- назначать сроки и определять порядок проведения повторных квалификационных проверок и экзаменов для кандидатов, не выполнивших установленные нормативами требования;
- досрочно присваивать более высокий класс квалификации авиационному персоналу за высокое мастерство, проявленное при выполнении своих служебных функций;
- пользоваться всеми правами и полномочиями любого из членов ГКК ГА Кыргызской Республики.

#### **5. Обязанности Председателя ГКК ГА Кыргызской Республики.**

5.1 На Председателя ГКК ГА КР возлагаются следующие обязанности:

- организация деятельности ГКК ГА КР с целью эффективного осуществления функций, предусмотренных настоящими Правилами;
- осуществление надлежащего контроля и надзора за соблюдением требований настоящих Правил;
- осуществление постоянного контроля за уровнем квалификации членов ГКК ГА КР;
- осуществление деятельности, направленной на совершенствование форм и методов проверки знаний и умений авиационного персонала.

#### **6. Ответственность Председателя ГКК ГА КР.**

6.1 Председатель ГКК ГА КР несет ответственность за:

- обеспечение эффективного функционирования ГКК ГА КР;
- объективность утверждаемых и принимаемых решений, касающихся деятельности ГКК ГА КР;
- организацию постоянного контроля и надзора за объективным и качественным исполнением членами ГКК ГА КР своих функциональных обязанностей;
- обеспечение достаточной квалификации и профессиональной подготовленности членов ГКК ГА КР для исполнения функций, предусмотренных настоящими Правилами;
- обеспечение контроля за выполнением требований, касающихся делопроизводства в ГКК ГА КР;
- организацию контроля и хранения бланков свидетельств, журналов

*АПКР-1*

и другой документации, касающейся деятельности ГКК ГА КР.

## **Типовые требования к присвоению классов квалификации авиационному персоналу**

### **1. Общие положения**

1.1 Устанавливаются 3 класса квалификации авиационного персонала - первый, второй, третий. Высшим - является первый.

1.2 Третий класс квалификации присваивается авиационному персоналу при первоначальной выдаче свидетельства.

1.3 Требования к кандидату при присвоении класса квалификации включают следующие данные:

- действительность свидетельства;
- знания;
- опыт;
- умения.

1.4 Присвоение классов квалификации проводится на основании решений Государственной квалификационной комиссии гражданской авиации Кыргызской Республики (ГКК ГА КР).

1.5 Присвоение класса квалификации включает следующие процедуры:

- утверждение необходимых документов на кандидата;
- проверка знаний;
- прохождение квалификационной проверки.

1.6 В соответствии с присваиваемым классом квалификации устанавливаются нормативы оценок.

1.7 Классы квалификации присваиваются следующему авиационному персоналу:

- диспетчерам УВД;
- метеорологическому персоналу

1.8 Организациям гражданской авиации разрешается назначать классы квалификации авиационному персоналу и соответствующую плату за них, в соответствии с решением трудовых коллективов.

1.9 Обладатели свидетельств, имеющие административные взыскания, связанные с выполнением полетов, к повышению в классе квалификации допускаются не ранее чем через год с момента наложения таких взысканий.

1.10 Датой присвоения более высокого (низкого) класса квалификации считается дата утверждения протокола ГКК ГА КР. Дата и номер протокола заседания квалификационной комиссии с решением о повышении (понижении) в классе

1.11 Класс квалификации кандидата, выданный военными или другими организациями, может быть признан ГКК ГА КР, при условии, что уровень квалификации кандидата соответствует требованиям настоящих Правил.

1.12 Проверка знаний кандидатов проводится по контрольным

вопросам, утвержденным Председателем ГККГАКР.

1.13 Для повышения в классе квалификации на кандидата оформляется представление по установленной форме.

1.14 Материалы на повышение в классе квалификации действительны в течение 6 месяцев с момента подачи.

1.15 При присвоении и подтверждении класса квалификации разрешается сдача не более трех экзаменов в день.

1.16 Экзамены сдаются членам ГКК ГА КР или назначенным экзаменаторам по разрешению Председателя ГКК ГА КР.

1.17 Время, отведенное для сдачи экзаменов, определяется из условия не более 20 минут на один экзамен.

1.18 Кандидаты на повышение в классе квалификации, получившие при проверке знаний или умений оценки ниже требуемых, в классе квалификации не повышаются. Они обязаны в месячный срок подтвердить в ГКК ГА КР знания по тем дисциплинам, которые соответствуют требованиям присвоенного класса квалификации.

1.19 Кандидаты на повышение в классе квалификации, показавшие при проверке знаний или умений несоответствие требованиям настоящих Правил, могут быть допущены к повторной проверке для повышения в классе квалификации не ранее чем через три месяца.

1.20 Проверка знаний проводится с применением компьютерной техники, по билетам письменно или устно. При получении кандидатом на устном экзамене оценок знаний ниже установленных настоящими Правилами, ему может быть предоставлена возможность, изложить ответы на поставленные вопросы письменно.

1.21 При отказе в повышении в классе квалификации письменные ответы кандидата или распечатка результатов проверки знаний, с применением компьютерной техники, прилагаются к протоколу заседания квалификационной комиссии.

1.22 При отказе от письменного экзамена, к протоколу прилагается заявление кандидата об отказе.

1.23 Проверка умений диспетчеров УВД проводится на тренажере или, когда это практически невозможно, на рабочих местах назначенным экзаменатором, имеющим требуемую для этого квалификационную отметку. Проверка умений на тренажере может проводиться инструктором тренажера.

1.24 Проверка умений кандидатов, представляемых на повышение (подтверждение) класса квалификации, проводится по утвержденной программе.

1.24.1. Результаты проверки умений кандидатов при повышении в классе квалификации действительны в течение 6 месяцев.

1.24.2. Оценка умений производится по пятибалльной системе, и сопровождается записью "присвоенному классу квалификации соответствует (не соответствует)" или "достойн (не достойн) повышения в классе квалификации" соответственно.

1.25 Проверка умений кандидатов при повышении в классе

квалификации проводится экзаменаторами, имеющими класс квалификации выше, чем у проверяемого, а при подтверждении класса квалификации не ниже проверяемого.

1.26 Нумерация протоколов заседаний ГKK ГА КР возобновляется в начале нового календарного года.

1.27 При выдаче свидетельства в соответствии с настоящими Правилами класс квалификации кандидата, выданный военным или другим ведомством или организацией, может быть признан в соответствии с требованиями настоящих Правил.

1.28 Кандидат, направленный в ГKK ГА КР для подтверждения (понижения) в классе квалификации, в течение месяца со дня принятия соответствующего решения проходит проверку знаний и умений в объеме, требуемом для подтверждения присвоенного класса квалификации.

1.29 Если кандидат в месячный срок не прошел проверку по неуважительным причинам, он отстраняется от выполнения обязанностей до прохождения проверки, а после трех месяцев в ГKK ГА КР решается вопрос о дальнейшем его использовании.

1.30 При понижении класса квалификации свидетельство не подлежит замене.

1.31 Кандидат, которому понижен класс квалификации, допускается к повышению в классе квалификации не ранее, чем через год работы по специальности.

1.32 Диспетчеры УВД и метеорологический персонал допустивший по личной вине авиационное происшествие, допускается к повышению в классе квалификации после одного года работы по специальности.

1.33 Результаты проверки знаний и умений кандидата оформляются в соответствующем листе проверки или другом документе установленной формы.

## **2. Требования к кандидатам**

### **2.1 Классы квалификации диспетчера УВД**

#### **2.2.1 Второй класс квалификации.**

2.2.1.1 Второй класс квалификации присваивается кандидату, имеющему непрерывный опыт работы в качестве диспетчера УВД не менее 3-х лет, из которых не менее 2 лет в качестве диспетчера УВД с квалификационной отметкой о праве на осуществление УВД с использованием средств наблюдения или имеющему знание английского языка соответствующий 5 уровню по шкале ИКАО.

#### **2.2.2 Первый класс квалификации**

2.2.2.1 Первый класс квалификации присваивается кандидату, имеющему:

– непрерывный опыт работы в качестве диспетчера УВД 2 класса квалификации не менее 3-х лет;

*АПКР-1*

– знание английского языка соответствующий 5 уровню по шкале ИКАО или имеющим опыт работы в качестве диспетчера-экзаменатора не менее 2 лет.

## Стандартная форма электронного свидетельства авиационного персонала

Стандартная форма составляется на английском языке.

### Electronic personnel licence

<b>General</b>	<b>I</b>	Name of State (in bold type);
	<b>II</b>	Title of licence (in very bold type);
	<b>III</b>	Serial number of the licence, in Arabic numerals, given by the authority issuing the licence;
<b>Personnel information</b>	<b>IVa</b>	Photograph of holder: <sup>1</sup> ;
	<b>IVb</b>	Name of holder in full (in Roman alphabet also if script of national language is other than Roman);
	<b>IVc</b>	Date of birth (dd-mm-yyyy);
	<b>V</b>	Address of holder if desired by the State;
	<b>VI</b>	Nationality of holder;
	<b>VII</b>	Script signature of holder;
<b>Issuing authority</b>	<b>VIII</b>	Authority and, where necessary, conditions under which the licence is issued;
	<b>IX</b>	Certification concerning validity and authorization for holder to exercise privileges appropriate to the licence;
	<b>X</b>	Digital signature of officer issuing the licence and the date and time of such issue;
	<b>XIa</b>	Seal or stamp of authority issuing the licence;
	<b>XIb</b>	Date and time of last synchronization with the server of the Licensing Authority;
	<b>XIc</b>	Machine readable code to retrieve authentication data;
<b>Rating</b>	<b>XII</b>	Ratings, e.g. category, class, type of aircraft, airframe, aerodrome control, etc.;

<b>Electronic personnel licence</b>		
<b>Remarks</b>	<b>XIII</b>	Remarks, i.e. special endorsements relating to limitations and endorsements for privileges, including an endorsement of language proficiency, and other information required in pursuance to Article 39 of the Chicago Convention;
	<b>XIV</b>	Any other details desired by the State issuing the licence;
<b>Medical assessment</b>	<b>XVa</b>	Class (1, 2 or 3); Class (1, 2 or 3);
	<b>XVb</b>	Expiry date (dd-mm-yyyy);
	<b>XVc</b>	Special medical limitations, if any;
	<b>XVd</b>	Other information associated with the medical assessment as determined by the Medical Authority;
<b>Additional supplementary information</b>	<b>XVIa</b>	Other information associated with the licence as determined by the Licensing Authority;
	<b>XVIb</b>	Other information associated with the licence as determined by the Licensing Authority;
	<b>XVIc</b>	Other information associated with the licence as determined by the Licensing Authority.

## **Подготовка по программе ZFTT (Zero Flight Time Training)**

### **1. Общие положения**

1.1. Подготовка пилотов по программе проводится в утверждённом авиационном учебном заведении.

1.2. Подготовка осуществляется на полномасштабном тренажёре полётов (FFS), квалифицированном в соответствии с классификацией ИКАО и признанном ОГА КР.

### **2. Требования к пилотам.**

2.1. К обучению по программе ZFTT допускаются пилоты, имеющие общий налёт не менее 500 часов на соответствующем виде воздушных судов.

### **3. Минимальные требования к опыту перед началом ZFTT.**

3.1. Минимальный объём полётного опыта устанавливается в зависимости от уровня квалификации применяемого тренажёра полётов и должен соответствовать следующим условиям:

- 3.1.1. Используется полномасштабное тренажерное устройство, квалифицированное на уровень не ниже типа IV ИКАО, либо эквивалентный тренажер;
- 3.1.2. Пилот должен иметь на тренажере:
  - не менее 500 часов налёта; или
  - не менее 100 взлётов и посадок на соответствующем виде воздушного судна.

## Тренажёры для подготовки лётного состава (FSTD)

### 1. Общие положения

1.1. Настоящий раздел устанавливает общие требования к тренажёрам для подготовки лётного состава (Flight Simulation Training Devices — FSTD), используемым для обучения, проверки и переподготовки авиационного персонала.

1.2. Использование FSTD допускается только после его квалификации и выдачи ОГА КР Разрешения на использование.

1.3. При разработке, квалификации и эксплуатации FSTD применяются положения документа ИКАО Doc 9625 «Руководство по критериям квалификации тренажёров для подготовки лётного состава» в действующей редакции и с учётом всех последующих изменений и поправок.

1.4. Использование неквалифицированного FSTD для проведения обучения, проверки или тестирования не допускается.

1.5. Оператор FSTD обеспечивает постоянное соответствие тренажёра установленным критериям квалификации и поддерживает его эксплуатационные характеристики на уровне, подтвержденном при квалификации.

### 2. Классификация и уровни FSTD

2.1. В зависимости от степени реалистичности моделирования полёта, функционирования систем и процедур управления, FSTD классифицируются следующим образом:

а) Специфический (S) — тренажёр высокой степени адекватности, обеспечивающий полное воспроизведение характеристик полёта и систем конкретного воздушного судна;

б) Репрезентативный (R) — тренажёр средней степени достоверности, позволяющий выполнять стандартные эксплуатационные процедуры и полётные задания;

в) Обобщённый (G) — тренажёр базового уровня достоверности, предназначенный для отработки общих процедур, навыков и взаимодействия экипажа.

2.2. Уровень FSTD определяется в зависимости от предполагаемых задач подготовки и утверждается ОГА КР на основании данных испытаний, валидационных отчётов и документации, соответствующей критериям Doc 9625 ИКАО.

### 3. Квалификация и срок действия

3.1. Квалификация FSTD подтверждается Сертификатом, выдаваемым ОГА КР.

3.2. Поддержание квалификации обеспечивается путем проведения периодических квалификационных испытаний в течение всего периода его эксплуатации, который не превышает двадцати четырёх (24) месяцев.

3.3. В случае несоответствия установленным критериям действие Сертификата может быть приостановлено, аннулировано, ограничено или аннулировано.

3.4. Сертификат выдается на бессрочный период и сохраняет действие до его приостановления, ограничения или аннулирования.

3.5. Любое внесение изменений в техническую конфигурацию FSTD (в том числе модернизация программного обеспечения или технических компонентов), а также его перемещение на другой объект подлежит обязательной оценке ОГА КР.

3.6. ОГА КР вправе приостановить или аннулировать действие Сертификата FSTD при выявлении несоответствий установленным требованиям либо при невыполнении корректирующих мероприятий, выявленных по результатам надзора.

#### **4. Разрешение на использование FSTD**

4.1. Использование FSTD для обучения, проверки или экзаменационных целей допускается только при наличии действующего сертификата, выданного ОГА КР оператору или утвержденной учебной организации.

4.2. Учебные программы, предусматривающие использование FSTD, подлежат утверждению ОГА КР и должны содержать указание типа, уровня и объёма учебных задач, выполняемых на тренажёре.

#### **5. Надзор и контроль**

5.1. ОГА КР осуществляет надзор за эксплуатацией FSTD, включая:

а) плановые и внеплановые оценки соответствия утверждённым критериям квалификации;

б) аудит системы управления качеством (QMS) и системы управления конфигурацией (CMS);

с) наблюдение за использованием FSTD в ходе подготовки и проверки авиационного персонала;

д) мониторинг и контроль выполнения корректирующих мероприятий по результатам аудитов и оценок.

#### **6. Меры реагирования**

6.1. По результатам надзорной деятельности ОГА КР вправе приостановить действие Сертификата FSTD до полного устранения выявленных несоответствий.

#### **7. Заключительные положения**

7.1. Подробные процедуры квалификации, оценки, надзора, а также формы и документация, применяемые при квалификации и эксплуатации FSTD, устанавливаются отдельными документами, утверждёнными ОГА КР.

7.2. Использование FSTD, квалифицированных и одобренных авиационными властями иностранных государств, может быть признано ОГА КР при условии официального признания их квалификации в соответствии с установленным порядком.

## Положения об утверждённых учебных организациях

### 1. Общие положения

1.1. Настоящее Приложение устанавливает требования, к утверждённым учебным организациям, осуществляющим подготовку авиационного персонала для выдачи, продления и подтверждения свидетельств и квалификационных отметок.

1.2. Учебная организация обязана создать и поддерживать систему управления, документации и контроля, обеспечивающую выполнение утверждённых программ и требований ОГА КР.

1.3. Учебная организация разрабатывает, внедряет и поддерживает в актуальном состоянии Руководство по подготовке и Руководство по производству полётов, подлежащие утверждению ОГА КР.

*Пояснение: При разработке и ведении Руководства по подготовке, учебная организация руководствуется Приложением 2 к АПКР-1, при необходимости расширяя содержание руководства.*

1.4. Для учебных организаций, осуществляющих подготовку иных категорий авиационного персонала (инженерно-авиационный персонал, диспетчеры управления воздушным движением и др.), структура и содержание Руководства по подготовке устанавливаются в отдельных документах, утверждённых ОГА КР.

1.5. Структура и содержание руководств для разных категорий персонала устанавливаются в отдельных документах, утверждённых ОГА КР.

### 2. Руководства учебной организации

2.1. Учебная организация обязана разработать и поддерживать в актуальном состоянии Руководство по подготовке и Руководство по производству полётов.

2.2. Руководства содержат информацию и инструкции, необходимые для выполнения персоналом своих обязанностей и рекомендации для обучающихся по соблюдению учебных требований.

2.3. Учебная организация обеспечивает доступ персонала и (при необходимости) обучающихся к руководствам и документам об одобрение учебной организации.

2.4. Руководство по производству полётов устанавливает требования к ограничениям деятельности инструкторов, включая максимальное число часов работы и минимальное время отдыха, если такие требования применимы к характеру проводимой подготовки.

2.4.1. Руководство по подготовке определяет стандарты и цели обучения и включает:

- учебный план;
- упражнений и занятий;
- описание тренажёрной подготовки (при наличии);

— программу теоретической подготовки.

2.5. Руководство по производству полётов включает следующие части:

- Часть А. «Общая информация»;
- Часть В. «Техническая информация»;
- Часть С. «Маршрутная информация (при необходимости)»;
- Часть D. «Сведения по подготовке и деятельности персонала».

### **Старшие экзаменаторы и стандартизация экзаменаторов**

1. Старший экзаменатор действует от имени и по поручению ОГА КР в пределах полномочий, определённых внутренними документами ОГА КР.

2. Старший экзаменатор обязан:

- проводить оценку компетентности назначенных экзаменаторов;
- наблюдать и осуществлять контроль за проведением экзаменов и проверок;
- участвовать в обучении и подготовке экзаменаторов;
- вносить предложения о продлении, приостановлении или аннулировании полномочий экзаменаторов;
- содействовать разработке и внедрению стандартов оценки и процедур проведения экзаменов.

3. Назначение, продление полномочий и прекращение полномочий Старшего экзаменатора осуществляются ОГА КР.

4. Старший экзаменатор подотчётен ОГА КР.

5. Порядок подготовки, оценки компетентности, повторной сертификации и периодической подготовки Старших экзаменаторов устанавливается документами, утверждёнными ОГА КР.